

**POLITIK TATA RUANG: KONTESTASI TATA RUANG
PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS JAWA DI KABUPATEN
NGANJUK**

SKRIPSI

**Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Politik Pada
Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Dengan Peminatan Metode Ilmu
Politik**



**Oleh:
Aries Lutfi Prasetyo
NIM. 145120507111020**

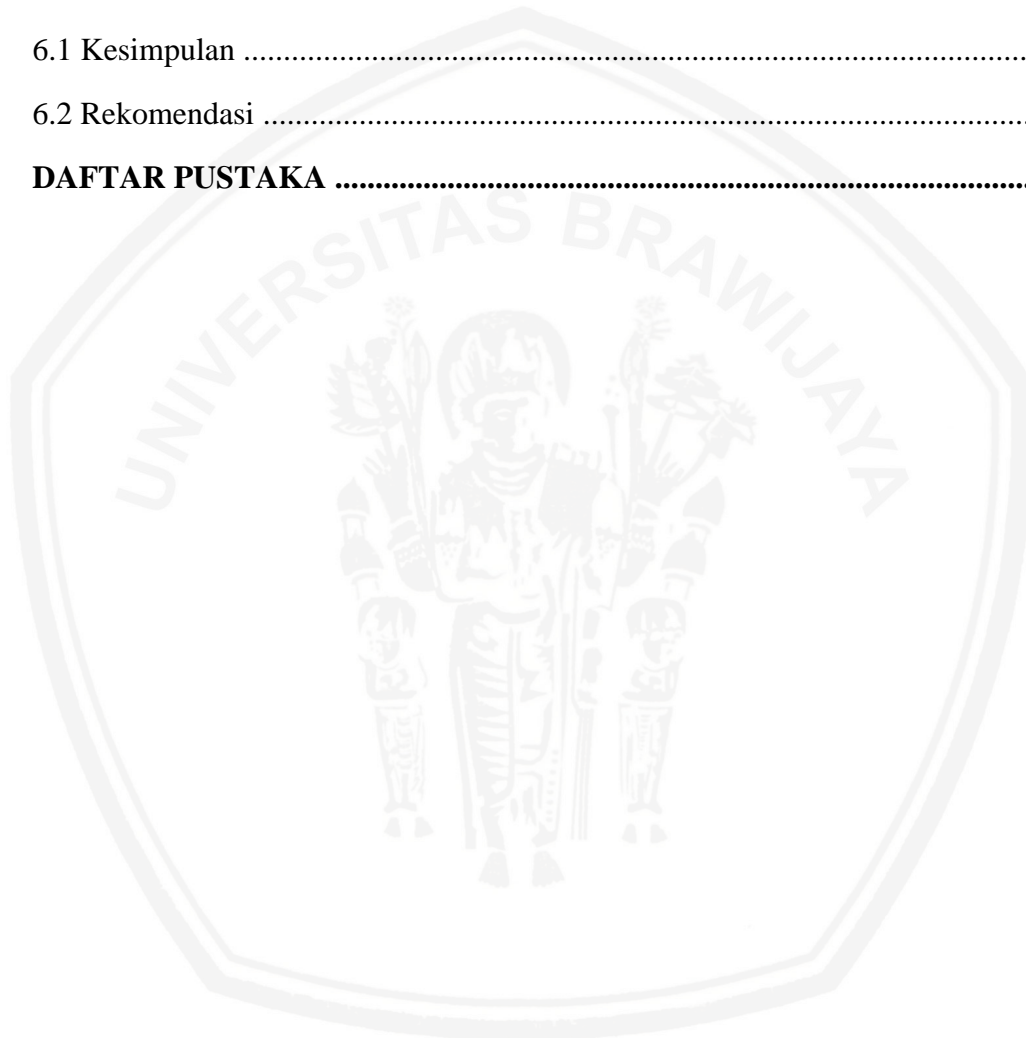
**PROGRAM STUDI ILMU POLITIK
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2018**

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	6
BAB II	8
TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1 Dasar teoritis yang digunakan	8
2.1.1 Teori Produksi Ruang Henri Lefebvre	8
2.2 Kerangka Konseptual	13
2.2.1 Ruang	13
2.2.2 Kebijakan Tata Ruang	16
2.2.3 Jalan Tol	18
2.3 Penelitian Perdana	21
2.4 Kerangka Berfikir	26
BAB III	29
METODE PENELITIAN	29
3.1 Metode dan Pendekatan Penelitian	29
3.2 Fokus Penelitian	30
3.3 Lokasi dan Objek Penelitian	30

3.4 Teknik penentuan informan	31
3.5 Teknik pengumpulan data	32
3.6 Teknik Analisis data	35
3.7 Instrumen Penelitian	36
3.8 Teknik Keabsahan Data	30
BAB IV	41
GAMBARAN UMUM	41
4.1 Gambaran Umum Kabupaten Nganjuk	41
4.1.1 Letak Geografis	41
4.1.2 Topografi	41
4.1.3 Tata Guna Tanah	42
4.2 Gambaran Umum Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk	44
BAB V	47
PEMBAHASAN	47
5.1 Cara Pandang Pemerintah dan Masyarakat Terhadap Adanya Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk	47
5.1.1 Cara Pandang Pemerintah Kabupaten Nganjuk Dalam Melihat Pembangunan Jalan Tol	50
5.1.1.1 Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nganjuk	50
5.1.1.2 Dinas Pekerjaan Umum P2T (Panitia Pembebasan Tanah) Jalan Tol	57
5.1.1.3 Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan)	60
5.1.2 Cara Pandang Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Provinsi Jawa Timur Terhadap Adanya Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk	64
5.1.3 Cara Pandang Masyarakat Terhadap Adanya Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk	66
5.1.4 Analisis Cara Pandang Aktor Yang Terlibat Dalam Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk	70

5.2 Analisis Teoritik tentang Kontestasi Tata Ruang Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk.....	73
5.3 Relasi Kekuasaan Antar Aktor Dalam Pembangunan Jalan Tol Wilangan – Kertosono Di Kabupaten Nganjuk	76
BAB VI	81
PENUTUP	81
6.1 Kesimpulan	81
6.2 Rekomendasi	82
DAFTAR PUSTAKA	83



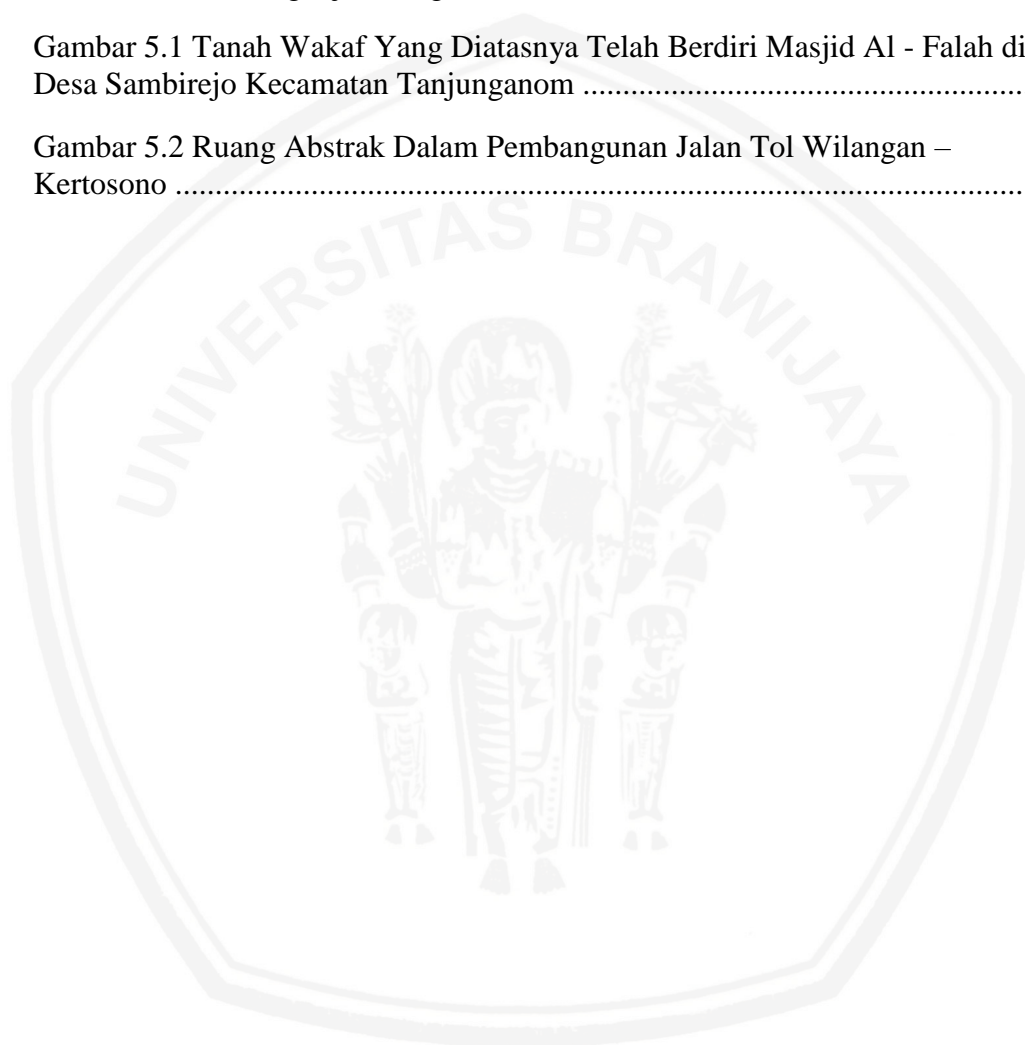
DAFTAR TABEL

Tabel 2.3 Penelitian Terdahulu	21
Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Jenis Tanah	43
Tabel 5.1 Cara Pandang Pemerintah Daerah, Pemerintah Provinsi dan Masyarakat Dalam Melihat Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk	47



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berfikir	27
Gambar 4.1 Jalan Tol Trans Jawa	45
Gambar 4.2 Ruas Nganjuk – Ngawi	46
Gambar 5.1 Tanah Wakaf Yang Diatasnya Telah Berdiri Masjid Al - Falah di Desa Sambirejo Kecamatan Tanjunganom	55
Gambar 5.2 Ruang Abstrak Dalam Pembangunan Jalan Tol Wilangan – Kertosono	73



ABSTRAK

Aries Lutfi Prasetyo, Program Sarjana, Jurusan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Brawijaya Malang, 2018, Politik Tata Ruang: Kontestasi Tata Ruang Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa di Kabupaten Nganjuk, Tim Pembimbing : Mohammad Fajar Sodik Ramadhan, S.IP., M.IP dan Ahmad Hasan Ubaid, S.IP., M.IP

Adanya pembangunan jalan tol Trans Jawa yang salah satu ruasnya melewati Kabupaten Nganjuk ini memunculkan banyak sekali permasalahan seperti, konflik tata ruang yang meliputi pembebasan lahan pertanian dan permukiman warga, selanjutnya adanya proyek pembangunan ini juga memunculkan dampak kerusakan yang cukup parah seperti kerusakan jalan dan retaknya tembok rumah warga akibat getaran pemasangan paku bumi. Pemerintah melihat adanya pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk sangat penting untuk perkembangan Kabupaten Nganjuk, sedangkan masyarakat merasa dirugikan akibat adanya pembangunan jalan tol. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yang ditujukan untuk dapat menggali informasi secara mendalam dan menggambarkan permasalahan dengan jelas dalam melihat cara pandang aktor yang terlibat dalam pembangunan jalan tol, baik dari masyarakat ataupun pemerintah, serta bagaimana relasi antar aktor yang terjalin dalam proses pembangunan jalan tol. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ternyata terdapat perbedaan cara pandang dalam melihat proses penyelesaian konflik tata ruang pembangunan jalan tol yang menyebabkan adanya kontestasi atas ruang di Kabupaten Nganjuk, adanya proses spasialisasi ruang, dan relasi yang terjalin selama ini kurang berjalan dengan baik.

Kata Kunci : Jalan Tol, Cara Pandang, Kontestasi Tata Ruang, Relasi, Politik Tata Ruang.

ABSTRACT

Aries Lutfi Prasetyo, Bachelor Program, Political Science Department, Faculty of Social and Political Sciences, Brawijaya University Malang, 2018, Spatial Planning Politics: Contestation of Trans Java Toll Road Development Space in Nganjuk District, Advisory Team: Mohammad Fajar Sodik Ramadhan, S. IP., M.IP and Ahmad Hasan Ubaid, S.IP., M.IP

The construction of the Trans Java toll road, one of which has been traversed by Nganjuk Regency, raises many problems, such as spatial conflict which includes the release of agricultural land and residential areas, this development also occurs and divides disasters which are quite severe such as damage to the road and the project. people's homes due to the vibration of earth nails. The government sees that the construction of roads in Nganjuk Regency is very important for the development of Nganjuk Regency, but the public is looking for toll road development. This study uses an approach that can be used to find out relevant and clear information by looking at people involved in development, both from the community and the government, and how relations between actors are intertwined in the construction of toll roads. The results showed that there were several ways that were seen in looking at the process of conflict resolution that occurred in spaces that led to the contestation of space in Nganjuk Regency, the spatial linking process, and the existing relationships that were not going well.

Keywords: Toll Road, Way of View, Contestation of Spatial Planning, Relationships, Spatial Politics.

LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING

**POLITIK TATA RUANG: KONTESTASI TATA RUANG PEMBANGUNAN JALAN
TOL TRANS JAWA DI KABUPATEN NGANJUK
SKRIPSI**

Disusun Oleh:

Aries Lutfi Prasetyo

145120507111020

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

M. Fajar Shodiq Ramadlan, S.IP.,M.IP.

NIK. 195201011982031006

Ahmad Hasan Ubaid, S.IP.,M.IP.

NIK. 2016078204211001

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

**POLITIK TATA RUANG: KONTESTASI TATA RUANG PEMBANGUNAN JALAN
TOL TRANS JAWA DI KABUPATEN NGANJUK**

Disusun Oleh:

Aries Lutfi Prasetyo

145120507111020

Telah diuji dan dinyatakan lulus dalam ujian Sarjana Ilmu Politik Pada tanggal 26 September 2018

Tim Penguji

Ketua Majelis Penguji

Sekretaris Majelis Penguji

M. Fajar Shodiq Ramadhan, S.IP., M.IP

NIK. 2014058904231001

Ahmad Hasan Ubaid, S.IP., M.IP.

NIK. 2016078204211001

Anggota Majelis Penguji I

Anggota Majelis Penguji II

Dr. Drs. Fauzi, M.Si

NIP.

Wawan Sobari, S.IP., MA., Ph.D

NIP. 197408012008011009

Malang, 26 September 2018

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Prof. Dr. Unti Ludigdo SE., M.Si., Ak

NIP. 196908141994021001

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aries Lutfi Prasetyo

NIM : 145120507111020

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi berjudul ***POLITIK TATA RUANG: KONTESASI TATA RUANG PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS JAWA DI KABUPATEN NGANJUK*** adalah benar-benar karya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya, dalam skripsi tersebut diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar yang saya peroleh dari skripsi tersebut.

Malang, 26 September 2018

Yang membuat pernyataan

Aries Lutfi Prasetyo

NIM: 145120500111025

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan tol merupakan salah satu bentuk dari upaya pemerintah untuk mewujudkan pemerataan perekonomian yang ada di Indonesia. Dengan adanya jalan tol akan membuat aksesibilitas menjadi mudah dan cepat, selain itu daerah yang dilintasi oleh jalan tol akan mengalami perubahan khususnya dalam hal struktur perekonomian, seperti pertumbuhan jumlah industri, perumahan dan pertokoan¹. Salah satu proyek pembangunan jalan tol yang saat ini sedang dalam tahap pengerjaan adalah tol Trans Jawa yang menghubungkan antara Cikampek sampai Surabaya².

Jalan Tol Trans Jawa mempunyai panjang sekitar 615 km dan terdiri dari 9 ruas jalan. Rincian dari Jalan Tol Trans Jawa sendiri yaitu : Jalan Tol Cikampek – Palimanan sepanjang 116,75 Kilometer, Jalan Tol Pejagan – Pemalang sepanjang 57,50 Kilometer, Jalan Tol Pemalang – Batang sepanjang 39,20 Kilometer, Jalan Tol Batang – Semarang sepanjang 75,00 Kilometer, Jalan Tol Semarang – Solo sepanjang 72,64 Kilometer, Jalan Tol Solo – Ngawi sepanjang 90,10 Kilometer, Jalan Tol Ngawi-Kertosono sepanjang 87,02 Kilometer, Jalan Tol Kertosono –

¹Infranesia ,9 Ruas Jalan Tol Trans Jawa Era Presiden Jokowi, 2017, diakses di <http://infranesia.id/kolom/detail/19/9-Ruas-Jalan-Tol-Trans-Jawa-Era-Presiden-Jokowi> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

²*Ibid*

Mojokerto sepanjang 40,50 Kilometer, Jalan Tol Mojokerto – Surabaya sepanjang 36,27 Kilometer³.

Dari sembilan ruas tol Trans Jawa tersebut, yang akan menjadi fokus pembahasan dalam penelitian ini adalah ruas jalan tol yang menghubungkan antara Ngawi - Kertosono yang melintas di Kabupaten Nganjuk dengan panjang lintasan 34.40 Km. proyek ini ditangani oleh tiga kontraktor yang terdiri dari satu kontraktor asing dan 2 berasal dari BUMN yaitu CRBC (China Road and Bridge Corporations) dari China, Waskita Karya dan Wijaya Karya dari pihak BUMN. Dalam prosesnya, pembangunan jalan tol Ngawi – Kertosono yang bertempat di Kabupaten Nganjuk ini mengalami proses yang tidak mudah karena memunculkan berbagai konflik antara pemerintah dan masyarakat, konflik tersebut meliputi konflik tata ruang dan dampak kerusakan yang diakibatkan oleh adanya pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk.

Konflik tata ruang jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini timbul akibat adanya rasa ketidakpuasan masyarakat akan keputusan pemerintah dalam proses ganti rugi pembebasan lahan yang diperuntukkan sebagai landasan bedirinya jalan tol, yang *pertama* yaitu berkaitan dengan konflik pembebasan lahan pertanian di Desa Bungur, Kecamatan Sukomoro⁴, konflik ini timbul akibat adanya anggapan masyarakat bahwa belum adanya kesepakatan harga antara pemerintah dan masyarakat, namun pihak kontraktor sudah melakukan

³ *Ibid.*

⁴ Bagus Jatikusumo, Eksekusi Lahan Tol Diwarnai Perlawanan Pemilik Lahan diakses di <http://agtvnews.com/2017/08/eksekusi-lahan-tol-diwarnai-perlawanan-pemilik-lahan.html> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

pemerataan lahan pertanian warga. *kedua*, konflik pembebasan lahan waqaf masjid di Desa Sambirejo, Kecamatan Tanjunganom⁵. Munculnya konflik ini diakibatkan oleh rasa ketidak terimaan masyarakat sekitar bahwa masjid yang mereka anggap sebagai tempat suci dan tempat beribadah umat muslim dirobohkan dan dijadikan sebagai landasan berdirinya jalan tol. *Ketiga*, konflik pembebasan lahan khas Desa, Kedungrejo, Kecamatan, Tanjunganom⁶. Munculnya konflik ini diakibatkan oleh anggapan bahwa masyarakat akan merasa rugi jika nantinya lahan ini akan di bebaskan, karena dalam sistem pengelolaanya dilakukan kerjasama antara pemerintah Desa dan masyarakat sekitar.

Selanjutnya adanya pembangunan jalan tol ini juga memunculkan dampak kerusakan yang cukup parah, yaitu menyebabkan beberapa ruas jalanan umum di Kabupaten Nganjuk rusak dan menyebabkan retaknya puluhan tembok rumah warga akibat tidak kuat menahan getaran paku bumi. Diketahui akibat Proyek Pembangunan Jalan Tol tersebut menyebabkan 10 ruas jalan di Kabupaten Nganjuk rusak parah, yang meliputi ruas jalan Desa Sonopatik, Kecamatan Berbek; Jl Lurah Surodarmo, Kecamatan Nganjuk; Jl Jatirejo-Balongrejo. Kemudian, Jl Letjen Sutoyo; Jl Dermojoyo dan Jl Kartini. Ruas jalan lain berlokasi di Desa Kemlokolegi yang tembus ke Kecamatan Lengkong, Jaticalen dan wilayah Kecubung, Kecamatan Pace hingga ke Sukomoro. Setelah diukur,

⁵Wawancara Pak Muji, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nganjuk, pada tanggal 28 Mei 2018

⁶*Ibid.*

panjangnya mencapai 40 kilometer lebih⁷. Selanjutnya yaitu mengenai tembok rumah warga yang retak akibat pemasangan paku bumi keperluan tol, Diketahui puluhan tembok rumah warga yang retak akibat tidak kuatnya menahan pemasangan paku bumi keperluan tol terletak di Desa Pisang, Kecamatan Patianrowo⁸ dan Desa Kemlokolegi, Kecamatan Baron⁹.

Meskipun dengan melihat konflik dan dampak yang ditimbulkan oleh adanya pembangunan jalan tol ini, pemerintah tetap terus berusaha menyelesaikan pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk, karena diharapkan dengan adanya jalan tol di Kabupaten Nganjuk akan mampu memberikan manfaat yang cukup besar, terutama untuk perkembangan Kabupaten Nganjuk¹⁰, seperti, memicu perkembangan ekonomi Kabupaten Nganjuk, mengurangi disparitas antar wilayah, mampu mengurangi kepadatan lalu lintas yang selama ini terjadi, karena dirasa perkembangan sarana infrastruktur dan sarana transportasi selama ini tidakimbang dan lain sebagainya.

Untuk mengatasi berbagai permasalahan yang timbul, pihak pemerintah daerah Kabupaten Nganjuk telah melakukan berbagai upaya seperti proses sosialisasi, negosiasi dan proses kajian tata ruang yang sampai saat ini masih terus berlangsung dan akan ditargetkan selesai akhir tahun ini, sehingga nantinya terjadi

⁷Www.jawapos.com, Imbas Tol dan Double Track, Jalan Rusak, 2017, diakses dari <https://www.jawapos.com/radarkediri/read/2017/07/21/2748/imbasp-tol-dan-double-trackjalan-rusak> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB pukul 11.00 WIB

⁸ *ibid*

⁹Faktualnew.com, Tembok Rumah Warga Retak, Buntut Pembangunan Proyek Tol Soker, diakses dari <https://faktualnews.co/2017/09/17/tembok-rumah-warga-retak-buntut-pembangunan-proyek-tol-soker/37573/> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB pukul 11.00 WIB

¹⁰ Wawancara Pak Muji, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nganjuk, pada tanggal 28 Mei 2018, *Op.cit*

kesesuaian antara peraturan RTRW dengan kondisi ruang secara *real*. Selain itu, pihak pemerintah juga harus melakukan koordinasi dengan semua pihak terkait demi tercapainya target dari adanya pembangunan jalan tol ini.

Melihat permasalahan diatas, memunculkan minat peneliti untuk menganalisis bagaimana kontestasi tata ruang pembangunan jalan tol Trans Jawa yang melintasi Kabupaten Nganjuk terkait dengan cara pandang berbagai aktor terkait serta relasi yang terjalin antar aktor dalam proses pembangunan jalan tol.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis sampaikan di atas, maka rumusan masalah yang digunakan adalah:

1. Bagaimana cara pandang beragam aktor yang terlibat dalam pembangunan tol Kertosono - Ngawi di Kabupaten Nganjuk ?
2. Bagaimana kontestasi tata ruang yang terjadi dalam pembangunan jalan tol Kertosono - Ngawi di Kabupaten Nganjuk ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis sampaikan di atas, maka rumusan masalah yang digunakan adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana pandangan beragam aktor yang terlibat dalam pembangunan jalan tol Kertosono – Ngawi yang ada di Kabupaten Nganjuk.

2. Penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis politik tata ruang di Kabupaten Nganjuk yang berkaitan dengan adanya pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk.

1.4 Manfaat penelitian

A. Manfaat Teoritis

Dapat digunakan sebagai sumbangan pemikiran dalam lingkungan ilmu politik khususnya studi politik tata ruang dan konflik.

B. Manfaat Praktis

Dapat memberikan informasi berkaitan dengan konflik yang terjadi akibat proyek pembangunan jalan tol Kertosono – Ngawi dan memberikan manfaat bagi pemerintah daerah dalam membuat sebuah kebijakan tata ruang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Dasar Teoritis yang digunakan

Didalam kajian penelitian ini untuk menganalisis permasalahan yang dirumuskan dalam rumusan masalah secara mendalam mengenai Bagaimana konflik tataruang dalam pembangunan jalan tol Kertosono – Ngawi penulis akan menggunakan teori *the production of space* (Produksi Ruang) Henri Lefebvre.

2.1.1 Teori Produksi Ruang Henri Lefebvre

Salah satu ilmuwan yang memberikan pemahaman lebih terhadap ruang adalah Henri Lefebvre dalam bukunya yang berjudul “*La Production de l'espace*”. Henri lefebvre merupakan pemikir dengan aliran marxis dimana ia memodifikasi pemikiran marxis dengan memasukkan ruang sebagai aspek penting dalam perkembangan kapitalisme modern saat ini, terutama yang terjadi di abad 20. Kapitalisme tidak akan berhasil dalam mendapatkan keuntungan dari kegiatan produksi tanpa ada peran ruang didalamnya.¹

Praktik tata ruang tidak dapat terlepas dari keberpihakan aktor yang membuat regulasi tata ruang dan kontestasi yang terjadi didalamnya. Maka dari itu Lefebvre menjelaskan ruang adalah sebuah produk politik dan instrumen bagi perubahan sosial ekonomi sehingga ruang tidak netral dan pasif.² Kontestasi yang

¹ Andrzej Zieleniec. 2007. *Space and Social Theory*. London: Sage Publication. hlm.62

² Gregory Bosquet. 2012. *Political Space in the Work of Henri Lefebvre: Ideology and Utopia*. Volume 5. Université Paris Ouest Nanterre. hlm.3

terjadi dalam perebutan suatu ruang meliputi perjuangan kelas-kelas yang ingin menguasai ruang tersebut. berbagai perbedaan fenomena perjuangan kelas untuk menguasai sebuah ruang berkaitan dengan kecenderungan ideologis yang kuat dan melekat sehingga akan menjadi sebuah kepercayaan ilmiah dengan secara tidak sadar dipaksakan oleh kelas dominan.

Menurut lefebvre, ruang sosial adalah suatu produk sosial³. artinya, ruang sejatinya terikat dengan realitas sosial, sehingga ruang bukan suatu yang berdiri sendiri. Menurutny, manusia selalu menjalin hubungan dan interaksi. Dalam konteks itu, pemahaman tentang ruang yang bersifat sinkronis dan Waktu yang bersifat diaknosis perlu diperhatikan. Kedua hal itu (waktu dan ruang) bukan sekedar suatu yang meterial, namun sebuah wahana bagi realitas sosial, sehingga hubungannya dengan manusiapun tidak dapat dipisahkan. Bahkan realitas sosial dapat juga dikatakan adalah syarat adanya eksistensi waktu dan ruang.

Pada tahap lebih lanjut Henri Levebre menjelaskan bahwa dalam proses spasialisasi ruang terdapat 3 acuan dasar sebagai pemahaman mengenai konsep ruang, proses spasialisasi tersebut merupakan perpaduan dari tiga unsur penjabaran gagasannya mengenai konsep triadik dalam melihat produksi ruang, diantaranya :

1. *Spatial Practice* (Praktik Spasial)

Konsep ini menjelaskan bahwa ruang terbentuk atas dasar adanya interaksi antara masyarakat dengan ruang itu sendiri, ruang merupakan representasi dari

³ Survan Billahi, "Ulasan Terhadap Buku Space, Difference, Every Life Reading Henri Lefebvre", diakses dari, www.academia.edu, pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

kehidupan sosial yang ada. Oleh karena Lefebvre menjelaskan bahwa Praktek spasial mencakup produksi dan reproduksi, dan lokasi tertentu dari setiap formasi sosial. Hal ini lah yang kemudian banyak dijadikan acuan oleh pemerintah dalam membuat kebijakan tentang ruang⁴.

2. *Representation of Space* (Representasi Ruang)

Menurut Lefebvre Representasi ruang terikat pada hubungan produksi dan pada urutan hubungan yang memaksakan, dan karenanya pengetahuan, tanda, kode, dan hubungan frontal. Representasi Ruang dalam konteks ini, berfungsi sebagai penata dari berbagai relasi yang menghubungkan ruang - ruang tertentu dengan berbagai wacana di luar ruang itu sendiri. Ruang ini dibangun oleh para profesional dan teknokrat seperti insinyur, arsitek, ahli geografi dan mereka yang memiliki pengetahuan dibidang keruangan. Ruang ini lebih lanjut dapat dipahami berdasarkan tanda, simbol dan kode-kode yang ada, Manusia membutuhkan ilmu pengetahuan tentang ruang agar dapat memroyeksikan dirinya dan orang lain dalam sebuah ruang⁵.

3. *Space of Representation* (Ruang Representasi)

Ruang ini merupakan ruang penduduk dan pengguna ruang. Lebih lanjut ruang ini tercipta dari hasil perjuangan, penolakan terhadap sebuah praktik spatial yang dominan. Lefebvre mengatakan bahwa Ruang representasi adalah ruang-

⁴ Andrzej Zieleniec, Hlm. 73 Op. cit

⁵ *Ibid*, hlm. 74

ruang kehidupan sehari-hari di mana kompleks faktor dikotomi, interaksi mental dan sosial⁶.

Henri Lefebvre sendiri mengelompokkan ruang berdasarkan paroditas ruang⁷, yaitu Ruang Alamiah (*Natural Space*), ruang ini merupakan ruang yang tercipta secara alamiah yaitu dibentuk oleh alam dengan tanpa ada campur tangan manusia. Ruang Mutlak (*Absolut space*) ruang ini merupakan ruang yang diciptakan oleh Tuhan dan bersifat mutlak, ruang abstrak (*Abstrack Space*) didalam ruang ini, ruang sosial tidak memiliki eksistensi, namun hanya terdapat ruang-ruang yang mengalami komodifikasi hegemonis. ruang diferensial (*Differential Space*) ruang ini diartikan Lefebvre sebagai ruang yang lebih tercampur dan bersifat interpenetratif.

Dari beberapa pengelompokan tersebut Henri Lefebvre lebih tertarik untuk menganalisa secara kritis apa yang dia sebut dengan ruang abstrak⁸. Seperti representasi ruang, ini adalah ruang dari sudut pandang subjek abstrak seperti perencanaan kota atau arsitek. Tetapi ruang abstrak bukan hanya ideasional, ia secara aktual menggantikan ruang historis (yang didirikan di ruang mutlak)⁹. Pada dasarnya sekala ruang abstrak mempunyai sangkut paut dengan hasrat seseorang untuk menguasai organisasi – organisasi sosial, seperti: penguasa politik, pengusaha, perancang wilayah. Lefebvre menegaskan bahwa ruang abstrak adalah

⁶*Ibid*, hlm. 75

⁷ Kosa Lazawardi, 2012, Ruang yang Tercipta oleh para Pesepeda (Studi Kasus: Bundaran Hotel Indonesia pada Acara Car free Day), Depok: UI.

⁸ Siti aminah, 2015, "konflik dan kontestasi penataan ruang kota surabaya" MASYARAKAT: JURNAL sosiologi, 20 (1): 59-79

⁹ *ibid*

ruang hegemonik karena menyelimuti dan menggabungkan aspirasi – aspirasi, keinginan, dan impian sehari – hari penduduk di dalam sistem kapitalisme.

Henri Lefebvre mengungkapkan bahwa konteks keruangan mempunyai hubungan yang sangat erat dengan konsep ekonomi politik sehingga lingkungan dan alam yang terbentuk dengan sendirinya (alamiah) dapat dirusak oleh manusia dengan mudah jika hanya memikirkan kegiatan perekonomian saja¹⁰. Selanjutnya Lefebvre berbicara bahwa tata ruang yang dirusak karena kepentingan ekonomis

hanya akan membuat makna ruang tersebut berubah menjadi ruang abstrak yang dialifungsikan manusia untuk kepentingan ekonomis tanpa memikirkan fungsi yang sebenarnya. Ruang abstrak tersebut dijadikan sebagai ruang pengeruk ekonomi yang tercermin sebagai ruang kapitalis untuk berbisnis, industri atau pembangunan perusahaan¹¹.

Selanjutnya Lefebvre mengungkapkan bahwa dalam sebuah struktur perkotaan pasti ada suatu ideologi yang diciptakan dan diperjuangkan untuk kepentingan kapitalisme¹². Hal inilah yang menyebabkan ruang tidak hanya memiliki aspek ekonomi, dimana semua bagian dapat dipertukarkan dan memiliki nilai tukar, tetapi ruang adalah sebagai instrumen politik untuk homogenisasi semua bagian masyarakat sekoligus sebagai model dan prototipe abadi yang memiliki nilai guna yang menolak generalisasi nilai tukar dalam perekonomian

¹⁰ ibid

¹¹ ibid

¹² ibid

kapitalis. Ruang itu memiliki nilai guna yang fundamental (yang sama dengan) dengan nilai guna waktu.

Pada kerangka pemikiran Lefebvre, pemerintah sebagai regulator tidak dapat mengabaikan nilai guna atas suatu ruang. Artinya, pemerintah secara ideal harus menjadi fasilitator dan regulator dalam menjabatani kepentingan masyarakat dan kapitalis. Pemerintah tidak bisa bersikap netral terhadap kepentingan masyarakat dan berpihak kepada kepentingan kapitalis¹³.

2.2 Kerangka Konseptual

2.2.1 Ruang

Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah tempat manusia dan makhluk lain hidup melakukan kegiatan dan memelihara kelangsungan hidupnya¹⁴. Selanjutnya menurut Henri Lefebvre ruang adalah produk politik dan instrumen bagi perubahan sosial ekonomi sehingga ruang itu tidak netral dan pasif¹⁵, menurut lafebvre ruang sebagai produk politik mengakibatkan praktik tata ruang tidak pernah bebas dari keberpihakan aktor yang membuat regulasi tata ruang. Keberpihakan atau ketidaknetralan aktor-aktor dalam menjalankan kuuasanya tercermin dari kebijakan yang yang dibuat oleh regulator (pemerintah). Sedangkan Menurut D.A. Tisnaadmidjaja, yang dimaksud dengan ruang adalah “wujud fisik wilayah dalam dimensi geografis dan geometris yang merupakan

¹³ *ibid*

¹⁴ RENCANA TATA RUANG WILAYAH KABUPATEN NGANJUK TAHUN 2010-2030

¹⁵ Siti aminah, *Op. cit*

wadah bagi manusia dalam melaksanakan kegiatan kehidupannya dalam suatu kualitas kehidupan yang layak”¹⁶.

Dalam sebuah proses pemanfaatan ruang memerlukan sebuah perencanaan yang tepat dengan melibatkan berbagai aktor yaitu seperti pemerintah pusat, pemerintah daerah dan masyarakat. Berdasarkan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 ditegaskan bahwa penataan ruang diselenggarakan berdasarkan asas :¹⁷

1. Keterpaduan.

Keterpaduan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mengintegrasikan berbagai kepentingan yang bersifat lintas sektor, lintas wilayah, dan lintas pemangku kepentingan. Pemangku kepentingan antara lain, adalah pemerintah, pemerintah daerah, dan masyarakat.

2. Keserasian, keselarasan, dan keseimbangan.

Keserasian, keselarasan, dan keseimbangan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mewujudkan keserasian antara struktur ruang dan pola ruang, keselarasan antara kehidupan manusia dengan lingkungannya, keseimbangan pertumbuhan dan perkembangan antar daerah serta antara kawasan perkotaan dan kawasan perdesaan.

3. Keberlanjutan.

¹⁶ D.A Tiasnaadmidjaja dalam Asep Warlan Yusuf. Pranata Pembangunan. Bandung: Universitas Parahiayang 1997, hal 6

¹⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007. Pasal 2.

Keberlanjutan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan menjamin kelestarian dan kelangsungan daya dukung dan daya tampung lingkungan dengan memperhatikan kepentingan generasi mendatang.

4. Keberdayagunaan dan keberhasilgunaan.

Keberdayagunaan dan keberhasilgunaan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mengoptimalkan manfaat ruang dan sumber daya yang terkandung di dalamnya serta menjamin terwujudnya tata ruang yang berkualitas.

5. Keterbukaan.

Keterbukaan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan memberikan akses yang seluas-luasnya kepada masyarakat untuk mendapatkan informasi yang berkaitan dengan penataan ruang.

6. Kebersamaan dan kemitraan.

Kebersamaan dan kemitraan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan.

7. Perlindungan kepentingan umum.

Perlindungan kepentingan umum adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan mengutamakan kepentingan masyarakat.

8. Kepastian hukum dan keadilan.

Kepastian hukum dan keadilan adalah bahwa penataan ruang diselenggarakan dengan berlandaskan hukum/ketentuan peraturan perundang-undangan dan bahwa penataan ruang dilaksanakan dengan mempertimbangkan rasa keadilan

masyarakat serta melindungi hak dan kewajiban semua pihak secara adil dengan jaminan kepastian hukum.

9. Akuntabilitas.

Akuntabilitas adalah bahwa penyelenggaraan penataan ruang dapat dipertanggungjawabkan, baik prosesnya, pembiayaannya, maupun hasilnya.

2.2.2 Kebijakan Tata Ruang

Kebijakan tata ruang adalah acuan dasar pemanfaatan ruang dalam suatu wilayah dengan tujuan mampu memanfaatkan potensi-potensi yang ada dalam suatu daerah tanpa menimbulkan dampak buruk terhadap lingkungan atau masyarakat sekitar. Berdasarkan Pasal 1 ayat 9 Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 dijelaskan bahwa Pengaturan penataan ruang adalah upaya pembentukan landasan hukum bagi Pemerintah, pemerintah daerah, dan masyarakat dalam penataan ruang¹⁸. Tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang¹⁹, struktur ruang yang dimaksud merupakan susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang hierarkis memiliki hubungan fungsional (pusat kota, lingkungan, prasarana jalan dan sebagainya). pola ruang merupakan distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budidaya (permukiman,

¹⁸ *Ibid*, pasal 1

¹⁹ RENCANA TATA RUANG WILAYAH KABUPATEN NGANJUK TAHUN 2010-2030. Op. cit

industri, pertanian, tempatkerja, serta pola penggunaan tanah pedesaan dan perkotaan)²⁰.

Seiring dengan berkembangnya zaman dan pertumbuhan penduduk yang terus meningkat, kebutuhan akan ruang semakin dibutuhkan. Karena ruang merupakan kebutuhan dasar manusia untuk dapat melakukan aktifitas seperti pemukiman, industri, pertanian dan sebagainya. Tetapi terkadang dalam sebuah ruang tidak dapat dilakukan beberapa kegiatan secara bersamaan karena dapat memicu persaingan yang berujung pada konflik seperti contoh dalam waktu yang bersamaan tidak dapat dilakukan kegiatan pertanian dan pertambangan, dalam kasus tersebut pasti akan terjadi perdebatan atas hak kuasa pertambangan dan hak guna lahan pertanian atas nama warga sekitar, selain itu pastinya akan terjadi aksi protes oleh petani atau warga sekitar terhadap dampak-dampak yang ditimbulkan oleh kegiatan pertambangan tersebut.

Menurut M. Dauh Silalahi perubahan terhadap peruntukan lahan yang tidak disertai dengan perencanaan yang matang dapat menimbulkan dampak yang merugikan dan konflik-konflik yang mengganggu lancarnya kegiatan pembangunan²¹. Seperti contoh konkret permasalahan tata ruang akibat pembangunan jalan tol Kertosono-Ngawi di Nganjuk, proyek pembangunan tersebut banyak sekali mengalami protes dari warga sekitar karane menyisakan dampak-dampak yang meresahkan warga seperti contoh, pertama dalam

²⁰ EM Lukman Hakim, 2011, Pengantar Administrasi Pembangunan, Yogyakarta, Ar-Ruzz Media, hal 68

²¹ Abdul Najib, RENCANA TATA RUANG WILAYAH MENJAMIN KEPASTIAN HUKUM PELAKSANAAN PEMBANGUNAN DI KABUPATEN MUARA ENIM Diakses dari http://www.nadjibsalatti.web.id/berita_detail/29/rencana_tata_ruang_wilayah pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB pukul

pembebasan lahan, pihak proyek melakukan proses pemerataan tanah di lahan pertanian warga padahal belum menemukan kesepakatan dari kedua belah pihak, kedua akibat muatan berat proyektol berbagai ruas jalan di Kabupaten Nganjuk rusak parah, ketiga akibat pemasangan paku bumi keperluan tol menyebabkan tembok rumah warga retak karena getarannya.

Oleh karena itu, kebijakan penataan ruang yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah harus memperhatikan aspek lingkungan hidup, sebagaimana Mochtar Kusumaatmadja di dalam buku M. Daud Silalahi²²:

“karena pemerintah merupakan pengemban dan penjaga kepentingan umum masyarakat, maka melalui pemerintahannya, masyarakat harus menuntut agar ongkos-ongkos sosial ini diperhitungkan dengan seksama dan ditentukan pula siapa-siapa saja yang harus membayar ongkos-ongkos sosial ini”

Jadi dalam sebuah proses penataan ruang, pemerintah harus melakukan perencanaan secara matang dan memperhatikan bagaimana dampak kedepannya karena pemerintah merupakan pengemban dan penjaga kepentingan umum, pemerintah juga harus menerapkan peraturan-peraturan yang tertuang dalam undang – undang agar mampu mewujudkan penataan ruang yang baik dan ramah lingkungan. Jika sampai ada dampak buruk yang merugikan masyarakat pemerintah harus memikirkan solusi akan permasalahan tersebut dan harus bertanggung jawab penuh.

²² ibid

2.2.3 Jalan Tol

Berdasarkan pasal 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol²³, adanya pembangunan jalan tol adalah ditujukan sebagai salah satu langkah untuk melancarkan program pemerataan perekonomian di berbagai daerah di Indonesia melalui perbaikan infrastuktur. Pemerintah memilih jalan tol sebagai instrumen pendukung pertumbuhan ekonomi karena jalan tol merupakan jalan bebas hambatan yang dapat mempercepat proses pendistribusian barang dan jasa, sehingga berdampak pada hematnya biaya transportasi, hal inipun menjadi salah satu perhitungan para investor untuk menanamkan modalnya karena dengan semakin hematnya biaya transportasi akan semakin besar pula keuntungan yang didapatkan.

Secara sederhana parameter dari kemajuan sebuah daerah ataupun negara adalah dapat kita lihat dari segi ekonominya. Daerah ataupun negara yang maju dapat kita nilai dari perekonomiannya baik, Pendapatan perkapita besar, pertumbuhan ekonomi tinggi dan lain sebagainya. karena itulah untuk mampu mewujudkan hal tersebut saat ini presiden Joko Widodo meluncurkan program pembangunan jalan tol di seluruh indonesia dan salahsatu dari program tersebut adalah pembangunan jalan tol trans jawa.

Dalam proses pengaplikasiannya, jalan tol mempunyai sumbangsi dalam pertumbuhan ekonomi yang cukup besar. Seperti contoh di Amerika, meskipun di

²³ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005, pasal 1

suatu daerah belum ada penghuninya infrastruktur pertama yang dibangun disana adalah jalan tol menuju daerah tersebut, dengan begitu sarana akses ke daerah tersebut akan lebih mudah dijangkau dan dengan sendirinya investor akan berdatangan²⁴. Diharapkan juga dengan dibangunnya jalan tol di indonesia mampu untuk memicu peningkatan dan pemerataan perekonomian indonesia karena jalan tol mempunyai cukup banyak manfaat seperti sebagai berikut²⁵ :

1. Keterjangkauan daerah, Dengan dibangunnya jalan tol, akses antar daerah akan menjadi lebih mudah. Jika suatu daerah sudah mudah diakses pastinya akan mampu untuk menarik para investor agar berinvestasi disana.
2. Mengurang jarak tempuh perjalanan kendaraan. Pada realitasnya sarana akses menggunakan jalanan umum saat ini banyak sekali memiliki hambatan seperti kepadatan lalu lintas yang berujung pada kemacetan, kerusakan jalan, pengendara bermotor yang banyak dan ugal-ugalan dan lainnya. Dengan adanya hal tersebut pastinya menyebabkan perusahaan merugi karena barang yang terlambat dikirim, apalagi yang muatannya adalah sayur yang memiliki batas waktu maksimum. Bisa jadi sayur tersebut sudah membusuk kalau truk yang mengangkut tidak sesuai target waktu dalam mengantarnya.
3. Memicu pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Dengan adanya jalan tol ini pasti mampu membuat perekonomian daerah naik, contohnya adalah Provinsi Banten. Pendapatan daerah provinsi Banten naik dengan adanya jalan tol Tangerang - Merak. Pada triwulan III tahun 2013 jalan tol tersebut

²⁴Republika.co.id, Jalan Tol Kunci Kemajuan Ekonomi Indonesia, Diakses di <https://republika.co.id/berita/rol-to-campus/itb/14/04/09/n3ru0z-jalan-tol-kunci-kemajuan-ekonomi-indonesia> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

²⁵ *ibid*

memberikan sumbangan terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Banten sekitar 5,7 persen.

4. Mampu membuka lapangan pekerjaan, karena sudah jelas bahwa dalam proses pengoprasian jalan tol membutuhkan operator yang bergantian selama 24 jam, hal ini akan turut membantu membuka lapangan pekerjaan di Indonesia.
5. Memberikan pendapatan bagi negara. karena Para pengguna jalan tol saat melewati gerbang tol akan membayar pajak tol ketika lewat.

Melihat manfaat – mafaat adanya jalan tol diatas jelas sekali bahwa dengan adanya jalan tol mempunyai peranan yang cukup besar dalam proses pertumbuhan ekonomi suatu daerah ataupun negara, karena dengan adanya jalan tol, daerah akan lebih maju, perjalanan pun menjadi lebih cepat.

2.3 Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

Peneliti	Judul penelitian	Jenis penelitian	Perbedaan penelitian	Hasil penelitian
Fauzha Faradhit a s	Politik Tata Ruang: Studi Tentang Kontestasi Wilayah Bantaran Sungai Kampung Jodipan, Kota Malang	Skripsi (2016)	<ul style="list-style-type: none"> Tentang bantaran sungai jodipan Kota Malang Perubahan cara pandang pemerintah tentang permukiman kumuh menjadi 	<ul style="list-style-type: none"> Adanya kontestasi ruang antara masyarakat dan pemerintah dikarenakan oleh perbedaan cara pandang, yaitu pemerintah menganggap bantaran sungai jodipan dianggap tidak layak untuk permukiman tapi diperuntukan

			kampung wisata	<p>untuk ruang terbuka hijau dan masyarakat sebaliknya.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Untuk tetap mempertahankan tempat tinggalnya masyarakat jodipan merubah kampung kumuh menjadi kampung warnawarni yang saat ini menjadi tempat wisata, dari hal tersebut akhirnya terjadi perubahan cara pandang pemerintah tentang kampung jodipan, bahkan pemerintah ikut mendukung kawasan tersebut meskipun bantaran sungai tetap dianggap sebagai tempat yang ilegal.
Ervan Wirawan	Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang	Jurnal ilmiah (2017)	<ul style="list-style-type: none"> • Teori yang digunakan adalah : Teori konflik dalam perspektif Ralf Dahrendorf • Berfokus pada konflik antara pemerintah (paniatia pembebasan lahan) dan masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflik pembangunan jalan tol Jombang-Mojokerto berakar pada warga yang belum bersedia menerima uang ganti rugi yang telah ditetapkan oleh P2T (Panitia Pengadaan Tanah). • untuk mengatasi konflik tersebut, pemerintah membuat prosedur yang harus dilakukan oleh warga sebagai alternatif

			yang tidak menyetujui harga gantirugi lahan yang ditetapkan.	penyelesaian konfliknya, yaitu uang ganti rugi tetap jalan dengan dititipkan di pengadilan. Hal ini dilakukan dengan tujuan Agar tidak terjadi konflik yang bersifat berkepanjangan.
Intan Diany Rachma wati	Konflik Sosial Warga Pereng Akibat Pembebasan Lahan Tol Sumo Di Sidoarjo	Jurnal ilmiah (2014)	<ul style="list-style-type: none"> • Teori yang digunakan adalah : teori konflik perspektif Lewis A. Coser • Berfokus pada konflik antara pemerintah (paniatia pembebasa n lahan) dan masyarakat yang tidak menyetujui harga gantirugi lahan yang ditetapkan serta masyarakat yang merasakan dampak negatif pembangunan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Permasalahan yang timbul dalam pembangunan ini berakar pada warga yang belum bersedia menerima uang ganti rugi yang telah ditetapkan oleh P2T (Panitia Pengadaan Tanah) dan juga karena keengganan warga untuk pindah ke tempat lain. • Penyelesaian konflik dengan musyawarah tidak menemui titik temu dikarenakan warga memiliki alasan yang berbeda-beda, selanjutnya permasalahan inipun dibawa ke pengadilan sidoarjo untuk menyelesaikannya . • Permasalahan pembebasan tanahpun akhirnya dapat diselesaikan

				<p>di pengadilan sidoarjo, namun masih ada yang belum sepakat dengan hal tersebut dan berusaha untuk mengolor-ngolor proses eksekusi dengan alasan belum mendapatkan rumah yang cocok meskipun sebenarnya mereka sudah mendapatkan tempat tinggal baru. Akhirnya mereka mau meninggalkan rumah sampai batas akhir yang diberikan oleh panitia pengadaan tanah.</p>
--	--	--	--	--

(Sumber: data diolah oleh penulis)

Berdasarkan penjelasan penelitian terdahulu diatas, penulis memastikan terdapat perbedaan mendasar dari penelitian-penelitian terdahulu tersebut. pertama, dengan penelitian yang berjudul “Politik Tata Ruang: Studi Tentang Kontestasi Wilayah Bantaran Sungai Kampung Jodipan, Kota Malang” penelitian dengan menggunakan pendekatan kualitatif yang bertempat di kampung jodipan, Kota Malang ini menitik beratkan pada Perubahan cara pandang pemerintah tentang permukiman kumuh menjadi kampung wisata. Hasil dari penelitian ini yaitu Adanya kontestasi ruang antara masyarakat dan pemerintah muncul dikarenakan oleh perbedaan cara pandang, yaitu pemerintah menganggap bantaran

sungai jodipan tidak layak untuk permukiman tapi diperuntukan untuk ruang terbuka hijau dan masyarakat sebaliknya. Selanjutnya Untuk tetap mempertahankan tempat tinggalnya masyarakat jodipan merubah kampung kumuh menjadi kampung warnawarni yang saat ini menjadi tempat wisata, dari hal tersebut akhirnya terjadi perubahan cara pandang pemerintah tentang kampung jodipan, bahkan sekarang pemerintah ikut mendukung kawasan tersebut meskipun bantaran sungai tetap dianggap sebagai tempat yang ilegal.

Kedua, penelitian kualitatif yang berjudul “Konflik Pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Jombang-Mojokerto Studi Desa Watudakon Kabupaten Jombang” ini menggunakan teori konflik perspektif Ralf Dahrendorf dan Berfokus pada konflik antara pemerintah (paniatia pembebasan lahan) dan masyarakat yang tidak menyetujui harga ganti rugi lahan yang ditetapkan. Hasil dari penelitian ini adalah Konflik yang muncul berakar dari warga yang belum bersedia menerima uang ganti rugi yang telah ditetapkan oleh P2T (Panitia Pengadaan Tanah), selanjutnya untuk mengatasi konflik tersebut, pemerintah membuat prosedur yang harus dilakukan oleh warga sebagai alternatif penyelesaian konfliknya, yaitu uang ganti rugi tetap jalan dengan dititipkan di pengadilan. Hal ini dilakukan dengan tujuan Agar tidak terjadi konflik yang bersifat berkepanjangan.

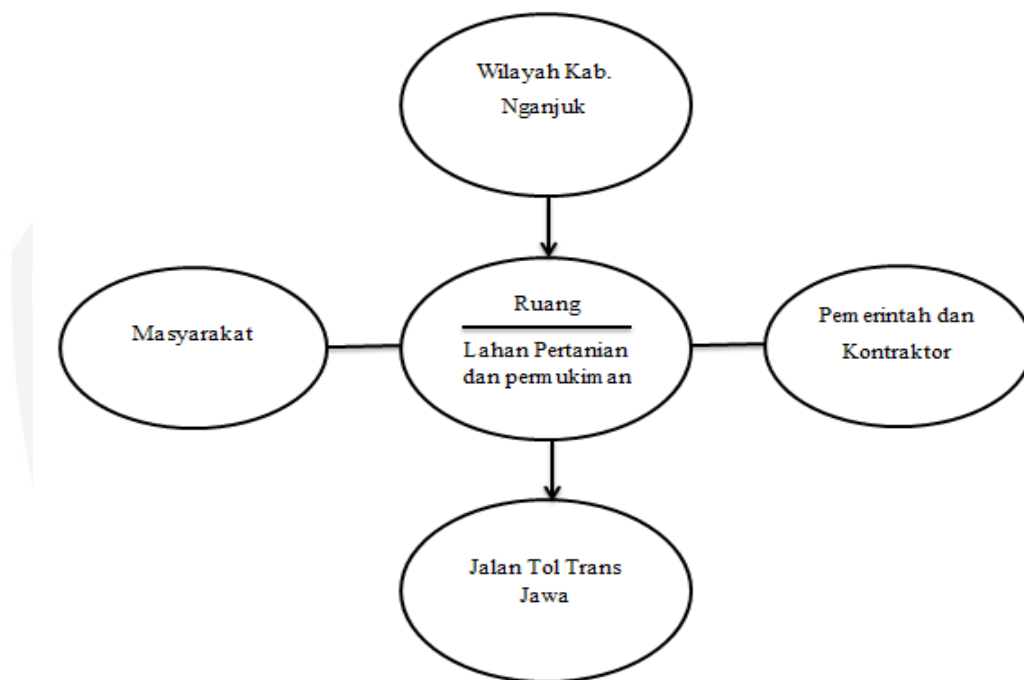
Ketiga, penelitian kualitatif yang berjudul “Konflik Sosial Warga Pereng Akibat Pembebasan Lahan Tol Sumo Di Sidoarjo” ini menggunakan teori konflik perspektif Lewis A. Coser yang berfokus pada konflik antara pemerintah (paniatia pembebasan lahan) dan masyarakat yang tidak menyetujui harga ganti rugi lahan.

Selanjutnya hasil dari penelitian ini adalah disimpulkan bahwa Permasalahan yang timbul dalam pembangunan ini berakar pada warga yang belum bersedia menerima uang ganti rugi yang telah ditetapkan oleh P2T (Panitia Pengadaan Tanah) dan juga karena keengganan warga untuk pindah ke tempat lain, selanjutnya Penyelesaian konflik dengan musyawarah tidak menemui titik temu dikarenakan warga memiliki alasan yang berbeda-beda, selanjutnya permasalahan inipun dibawa ke pengadilan sidoarjo untuk menyelesaikannya. Setelah Permasalahan dibawa ke pengadilan sidoarjo akhirnya permasalahanpun dapat terselesaikan, namun masih ada yang belum sepakat dengan hal tersebut dan berusaha untuk mengolor-ngolor proses eksekusi dengan alasan belum mendapatkan rumah yang cocok meskipun sebenarnya mereka sudah mendapatkan tempat tinggal baru. Akhirnya mereka mau meninggalkan rumah sampai batas akhir yang diberikan oleh panitia pengadaan tanah.

2.4 Kerangka Berfikir

Dalam kajian penelitian ini, penulis berusaha untuk membuat sebuah konsep yang nantinya akan dijadikan penulis sebagai acuan dalam kajian penelitian ini, yakni dari awal tahap penyusunan laporan sapai tahap laporan hasil penelitian. Kerangka pemikiran ini melibatkan teori produksi ruang henri lefebvre yang dikaitkan dengan kontestasi ruang yang terjadi di lapangan. Tujuan dari adanya kerangka pemikiran ini adalah untuk memfokuskan penelitian kedalam objek kajian yang diteliti, sehingga bahasanya tidak melebar dan menyebabkan penelitian tidak sesuai dengan kerangka awal penelitian. Berikut adalah kerangka pemikiran dari penelitian ini :

Gambar 2.1 Kerangka Berfikir



(sumber: diolah oleh penulis)

Dapat dilihat dari Gambar 2.1 Kerangka Berfikir penelitian, yaitu di wilayah Kabupaten Nganjuk saat ini sedang dilewati oleh proyek pembangunan jalan tol, yang menjadi salahsatu bagian dari jalan tol Tras Jawa. Jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini tergabung pada ruas ke 7 yang akan menghubungkan antara Kertosono, Kabupaten Nanjuk, dengan Kabupaten Ngawi.

Selanjutnya dalam proses pembangunan ini mengalami protes dari masyarakat karena memakan lahan pertanian dan permukiman warga (ruang), Masyarakat dan Pemerintah merupakan aktor-aktor yang memperebutkan ruang yang membuat adanya negosiasi atas perebutan ruang. Dari adanya proses kontestasi tersebut muncullah ruang yang dapat kita pahami saat ini sebagai jalan tol.

Berubahnya fungsi ruang yang awalnya kita pahami sebagai lahan pertanian dan permukiman menjadi jalan tol, menggambarkan bahwa ruang sebagai produk politik yang dalamnya terdapat perjuangan kelas dan golongan yang berepentingan atas ruang tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

Dalam proses atau pengerjaan proposal penelitian ini penulis menggunakan metode ataupun teknik sebagai berikut :

3.1 Metode dan Pendekatan Penelitian

Penelitian yang berjudul “Politik Tata Ruang: Kontestasi Tata Ruang Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa di Kabupaten Nganjuk” ini merupakan penelitian kualitatif. Alasan penulis menggunakan pendekatan kualitatif adalah agar penulis mampu menjelaskan sejelas - jelasnya dan menganalisis sedalam - dalamnya fenomena yang terjadi di lapangan, yang nantinya akan menghasilkan data lisan dan tertulis dari orang-orang yang diamati. Menurut Lisa Harrison penelitian kualitatif adalah penggunaan pengukuran dalam analisis perilaku dan sikap¹. Dalam penelitian kualitatif ini data dapat diartikan sebagai fakta atau informasi yang diperoleh dari aktor subjek penelitian, informan, pelaku, aktivitas dan tempat yang menjadi subjek penelitian.

Untuk mendapatkan pemahaman yang lebih luas dan mendalam terhadap situasi sosial yang diteliti maka dalam penelitiannya peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang bersifat triangulasi, yaitu menggunakan berbagai teknik pengumpulan data secara gabungan atau stimulan². Penyajian data dalam penelitian ini menggunakan pola deskriptif, pola ini menurut Best adalah metode

¹ Lisa Harrison, 2009, metodologi penelitian politik, jakarta, kencana prenada media group, hal 15

² Prof. Dr. Sugiono, 2014, METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF DAN R&D, Bandung, ALFABETA, hal 9.

penelitian yang menggambarkan dan menginterpretasi objek sesuai dengan apa adanya³. Selanjutnya jika disimpulkan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan tujuan yaitu mampu menjelaskan permasalahan dilapangan secara jelas dan terperinci mengenai konflik tata ruang dalam pembangunan jalan tol Kertosono – Ngawi.

3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah bagian terpenting dalam sebuah penelitian, karena dalam fokus penelitian akan menjelaskan inti atau masalah utama yang akan diteliti dari sebuah objek penelitian. Fokus penelitian juga ditujukan agar penelitian dapat lebih terarah, terperinci, serta tidak menyimpang dari rumusan masalah. Berdasarkan penjelasan tersebut, fokus dari penelitian yang berjudul “Politik Tata Ruang: Kontestasi Tata Ruang Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa di Kabupaten Nganjuk” ini adalah menganalisis kontestasi tata ruang pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, yang mencakup bagaimana cara pandang aktor yang terlibat dalam pembangunan, bagaimana relasi yang terjalin, dan proses perubahan ruang menjadi jalan tol.

3.3 Lokasi dan Objek Penelitian

Lokasi dan Objek Penelitian adalah tempat sekaligus objek yang akan digunakan peneliti dalam melakukan penelitian yang sesuai dengan tema ataupun judul dari peneliti. Lokasi dan Objek Penelitian juga dimaksudkan untuk mendapatkan informasi agar penulis bisa mendapatkan data dan dapat menunjang

³ Sukardi, 2009, Metodologi Penelitian Pendidikan, Kompetensi, Dan Praktiknya, PT. Bumi Aksara, hal 157.

terselesaikannya penelitian tersebut. Berdasarkan tema penelitian yang diambil oleh penulis yaitu membahas konstruksi pembangunan jalan tol Kertosono-Ngawi yang ditinjau dari perspektif tataruang, untuk itu penelitian ini berlokasi di Kabupaten Nganjuk, lebih tepatnya daerah-daerah yang dilintasi pembangunan jalan tol Kertosono-Ngawi yang berada di Kabupaten Nganjuk.

3.4 Teknik penentuan informan

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode snowball sampling. Karena dalam pemilihan dan penentuan informan penulis melakukan suatu pertimbangan tertentu, semisal berdasarkan anggapan bahwa orang tersebut paling tahu tentang apa yang kita harapkan atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek/situasi sosial yang diteliti, selanjutnya dalam pengambilan dan pengumpulan informan peneliti tidak membatasi jumlahnya, jadi jika ada kekurangan data yang dibutuhkan oleh peneliti, peneliti biasa kembali mencari data dilapangan⁴. Adapun informan yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- Bapak Muji

Bapak muji merupakan kepala bidang perencanaan perekonomian Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) KabuPATEN Nganjuk.

- Mbak Putri

Mbak Putri merupakan staf bidang perencanaan, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi Jawa timur.

⁴ Prof. Dr. Sugiono, 2014, METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KULITATIF DAN R&D, Bandung, ALFABETA, hal.218. Op. cit

- Bapak Tri Santoso

Bapak tri merupakan kepala P2T (Panitia Pembebasan Tanah) pembangunan jalan tol Wilangan – Kertosono

- Mas Heri

Mas Heri merupakan staf Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol Wilangan – Kertosono sebagai informan yang mengetahui tentang pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk.

- Bapak Suwito

Bapak Suwito merupakan masyarakat Desa Bungur, Kecamatan. Sukomoro, Kabupaten Nganjuk yang lahannya terkena dampak pembebasan jalan tol.

- Bapak Sukirno

Bapak Sukirno merupakan kepala Desa Sambirejo, Kecamatan Tanjunganom, Kabupaten Nganjuk.

- Bapak Agus

Bapak Agus merupakan kepala Desa Kedungrejo. Kecamatan Tanjunganom, Kabupaten Nganjuk.

3.5 Teknik pengumpulan data

Data yang akan digunakan dalam penyusunan proposal skripsi ini bersumber dari data primer dan data sekunder, karena dalam pengumpulan data peneliti mencari data secara langsung yaitu dengan terjun langsung ke lapangan dan bersumber dari studi kepustakaan ataupun dokumen. Adapun teknik pengumpulan data yang akan digunakan oleh peneliti dalam menyelesaikan proposal skripsi ini

yaitu dengan observasi (pengamatan), interview (wawancara), studi kepustakaan , dan studi dokumentasi.

1. Observasi (pengamatan)⁵

Disini peneliti menggunakan metode observasi dalam penelitiannya, karena dengan melakukan observasi secara langsung peneliti dapat melihat dan mengetahui bagaimana kondisi realistik objek yang akan diteliti, setelah mengetahui bagaimana kondisi ataupun situasi di daerah tersebut peneliti bisa melakukan langkah lanjutan yaitu mencari ataupun menggali data yang dibutuhkan dalam kaitan fokus penelitiannya. Adapun jenis – jenis metode observasi yaitu : observasi partisipatif, observasi terus terang atau tersamar, observasi tak berstruktur.

- observasi partisipatif

dalam observasi ini, peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Sambil melakukan pengamatan, peneliti ikut melakukan apa yang dikerjakan oleh sumber data, dan ikut merasakan suka dukanya.

- observasi terus terang atau tersamar

dalam observasi ini, peneliti dalam proses pengumpulan datanya menyatakan secara terus terang kepada sumber data bahwa ia sedang melakukan penelitian, jadi mereka yang diteliti mengetahui sejak awal sampai akhir tentang aktivitas peneliti.

⁵ *Ibid*, hal. 226

- observasi tak berstruktur

jenis observasi ini dilakukan apabila fokus penelitian belum jelas. Fokus penelitian akan berkembang selama kegiatan observasi berlangsung atau dengan kata lain observasi tidak terstruktur adalah observasi yang tidak dipersiapkan secara tidak sistematis tentang apa akan di observasi.

2. Interview (wawancara)⁶

Dalam pengumpulan data teknik wawancara peneliti melakukannya dengan sistem wawancara tanya jawab, jadi peneliti mencari informan sesuai dengan kriteria yang ditentukan lalu selanjutnya peneliti langsung mewawancarainya. Disini peneliti menggunakan metode wawancara semi terstruktur, jenis wawancara ini tergolong bebas bila dibandingkan dengan wawancara terstruktur dan tujuan digunakan metode ini adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, dimana pihak yang diajak memberikan pendapat dan ide-idenya.

3. Studi kepustakaan

Studi kepustakaan digunakan sebagai cara untuk mendapatkan informasi tambahan yang ada kaitannya dengan penelitian ini. Informasi tersebut dapat didapatkan melalui kerangka-kerangka ilmiah, buku-buku, tesis, laporan penelitian dan sumber-sumber lainnya yang berkaitan dengan tema ataupun judul yang diambil oleh peneliti.

4. Studi Dokumentasi

⁶ *Ibid*, hal. 231

Studi dokumentasi merupakan cara tambahan untuk memperoleh sebuah informasi, karena dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu dan hal tersebut bisa berbentuk tulisan, arsip, gambar, atau karya monumental dari seseorang. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

3.6 Teknik Analisis data

Dalam sebuah kajian penelitian dilakukannya analisis data sangatlah penting, karena dengan dilakukannya analisis data kita dapat memperoleh sebuah gambaran yang tuntas terhadap proses penelitian tersebut serta kita dapat menggali makna dari informasi, data, dan proses suatu fenomena sosial. Teknik yang analisis data yang digunakan dalam kajian penelitian ini mengacu pada konsep Miles dan Humberman, yaitu⁷:

1. Reduksi Data (Data Reduction)

Saat peneliti melakukan penelitian, semakin lama pasti data yang dikumpulkan akan semakin banyak, rumit, dan koompleks. Karena itulah diperlukan adanya proses reduksi data, mereduksi data berarti merangkum, memilah hal-hal pokok, dan memfokuskan pada hal-hal yng penting. Dengan demikian data yang diperoleh akan semakin jelas dan mempermudah peneliti dalam pengumpulan dat selanjutnya.

2. Penyajian Data (Data Display)

Penyajian data adalah langkah lanjutan setelah reduksi data, dalam penelitian kualitatif ini penyajian data berupa teks naratif termasuk data

⁷ Ibid, hal. 246

yang berupa angka diuraikan dalam bentuk kata dan kalimat. Tujuan dilakukannya disipali data yaitu untuk mempermudah memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami.

3. Menarik Kesimpulan

Dalam bagian ini, selama penelitian berlangsung peneliti melakukan sebuah kegiatan verifikasi untuk meninjau kembali catatan – catatan di lapangan atau ide-ide baru yang melintas di pikiran sehingga kesimpulan yang diambil tidak menyimpang dari hasil penelitian.

3.7 Instrumen Penelitian

Instrumen poenelitian merupakan sebuah acara ataupun alat yang digunakan dalam pengumpulan data penelitian, berikut instrumen penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini :

1. Pedoman wawancara (interview Guide)⁸

Pedoman wawancara adalah pedoman yang dibuat sebelum peneliti bertemu langsung dengan narasumber, dan pedoman tersebut dijadikan sebagai acuan ketika proses wawancara berlangsung. Dalam proses tanya jawab peneliti tidak melulu berpaku kepada pedoman tersebut, tetapi pertanyaan yang dilontarkan menyesuaikan ketika proses wawancara berlangsung. selain informasi variabel dari narasumber, invormasijuga didapatkan melalui respon – respon non – variabel narasumber.

2. Pedoman Observasi⁹

⁸ Rahamat Kriyanto, 2006, “Teknik Praktik Riset Komunikasi”, Jakarta : Kencana, hal, 102.

Observasi merupakan cara untuk melakukan peninjauan secara cermat. Didalam penelitian ini cukup banyak menjadikan bahan observasi sebagai data penelitian. Observasi dilakukan peneliti yang mengamati secara langsung dampak dari adanya proyek pembangunan jalan tol Kertosono-Ngawi.

3. Pedoman Dokumentasi

Dalam pedoman dokumentasi ini, peneliti menyelidiki data – data tertulis dari buku, majalah, dokumen, peraturan – peraturan, notulen rapat, dan sebagainya. Pada dasarnya pedoman dokumentasi terdiri dari garis besar data yang dapat menunjang penelitian.

4. Buku Catatan (Field Note)

Buku catatan merupakan salah satu benda yang sangat penting dari penelitian ini, karena buku ini akan digunakan peneliti untuk mencatat hal-hal penting yang berkaitan dengan penelitian ini saat berada di lapangan. Untuk itu penelitian ini selalu dilengkapi dengan satu buku kecil yang berfungsi untuk mencatat jawaban narasumber, dan hasil pengamatan.

5. Perekam Suara (Tipe Recorder)

Alat ini difungsikan sebagai perekam hasil temuan yang ditemukan pada proses pengumpulan data saat studi lapangan. Yang berfungsi untuk merekam wawancara yang dilakukan oleh peneliti dan nara sumber.

⁹ *ibid*

3.8 Teknik Keabsahan Data

Untuk pembuktian validitas data penelitian ini ditentukan oleh kredibilitas temuan dan intepretasinya dengan mengupayakan temuan dan penafsiran yang dilakukan sesuai dengan kondisi yang senyatanya dan disetujui oleh subyek penelitian. Agar kondisi tersebut dapat terpenuhi dengan cara memperpanjang observasi, triagulasi, dan membicarakan hasil temuan dengan orang lain, menganalisis kasus negatif dan menggunakan bahan referensi :

1. Memperpanjang Penelitian

Memperpanjang waktu penelitian ditujukan untuk menyempurnakan data agar lebih akurat dengan cara melakukan wawancara yang mendalam dan menambah waktu observasi. Dalam hal ini peneliti menambah waktu penelitian di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nganjuk sampai dapat bertemu dengan Bpk. Muji kepala bidang Perencanaan Perekonomian dan Pembangunan. Dengan menambah waktu penelitian di Bappeda Kabupaten Nganjuk dan bertemu dengan Bpk. Muji peneliti dapat mengetahui dengan jelas bagaimana proses perencanaan dalam pembangunan jalan tol dan apa saja konflik yang muncul.

2. Triangulasi Data

Triangulasi data bertujuan untuk memverifikasi kebenaran data dengan cara mengkomparasikan hasil observasi dan wawancara dengan data-data yang diperoleh dari sumber lain yang berkaitan dengan penelitian. Triangulasi dalam penelitian ini meliputi tiga jenis yaitu: triangulasi sumber, triangulasi

pengumpulan data dan triangulasi waktu. Triangulasi sumber peneliti lakukan dengan cara mewawancarai pihak pemerintah atau masyarakat lainnya yang tidak terlibat dalam konflik ini dengan menanyakan tentang pandangan mereka terhadap pembangunan jalan tol. Selanjutnya triangulasi pengumpulan data peneliti lakukan dengan cara melakukan observasi, hasil yang didapatkan bukan hanya berasal dari wawancara, peneliti juga melakukan observasi dengan cara berkunjung langsung ke instansi pemerintah yang terlibat dalam pembangunan dan masyarakat yang terdampak pembangunan jalan tol. Selanjutnya triangulasi waktu peneliti melakukannya dengan mewawancarai kembali informan kunci di waktu yang berbeda agar dapat memberikan data yang lebih optimal.

3. Berdiskusi Dengan Orang Lain

Berdiskusi dengan orang lain merupakan upaya untuk mengetahui pandangan – pandang orang lain berkaitan dengan tema besar skripsi peneliti yaitu berkaitan dengan pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk. Peneliti selain melakukan wawancara terhadap pihak-pihak yang terkait secara langsung dalam proses pembangunan jalan tol Di Kabupaten Nganjuk, peneliti juga melakukan diskusi dengan beberapa orang yaitu dosen prodi ilmu politik dan rekan – rekan peneliti, dengan harapan untuk mengetahui bagaimana pandangan mereka terhadap kasus ini dan bisa menjadi bahan masukan untuk peneliti.

4. Menggunakan Bahan Refrensi Lain

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan bahan refrensi lain yang ditujukan untuk mempertajam analisa penelitian dan juga sebagai bahan pembanding penelitian.



BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1 Gambaran Umum Kabupaten Nganjuk

4.1.1 Letak Geografis

Kabupaten Nganjuk merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Timur yang terletak di bagian barat dari wilayah Provinsi Jawa Timur pada koordinat $111^{\circ} 5' - 112^{\circ} 13'$ Bujur Timur dan $7^{\circ} 20' - 7^{\circ} 50'$ Lintang Selatan.¹ Luas wilayah administratif Kabupaten Nganjuk adalah 1.224,331 Km² dengan batas-batas wilayah, sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Bojonegoro, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kediri dan Kabupaten Tulungagung, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Jombang dan Kabupaten Kediri, dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Ponorogo dan Kabupaten Madiun.²

4.1.2 Topografi

Topografi Kabupaten Nganjuk meliputi, sebelah barat daya merupakan daerah pegunungan (Gunung Wilis) dengan ketinggian 1.000 sampai dengan 2.300 m DPL, potensial untuk tanaman perkebunan dan holtikultura. Bagian tengah merupakan dataran rendah dengan ketinggian 60-140 m DPL, merupakan daerah pertanian tanaman pangan dan holtikultura. Bagian utara merupakan daerah pegunungan (Pegunungan Kendeng) dengan ketinggian 60-300 m DPL,

¹ Bappeda, 2017, Laporan Keterangan Pertanggungjawaban Bupati Nganjuk, Nganjuk, hlm. 4

² ibid

yang merupakan daerah hutan jati, lahan potensial untuk tanaman tembakau dan bahan galian kapur³.

Sebagian besar kecamatan berada pada dataran rendah dengan ketinggian antara 46 meter sampai dengan 95 meter di atas permukaan laut. Sedangkan 4 (empat) kecamatan berada pada daerah pegunungan dengan ketinggian 150 meter sampai 750 meter di atas permukaan laut. Daerah tertinggi terletak di Desa Ngliman Kecamatan Sawahan⁴.

Pada bagian dataran rendah, keadaan air tanah merupakan air tanah dangkal. Kabupaten Nganjuk dilewati oleh Kali Widas yang berasal dari Kabupaten Madiun dan Kali Kuncir yang melewati Kota Nganjuk di bagian utara dan selatan. Kedua sungai tersebut bertemu di Kali Kedungsoko yang mengalir ke utara bertemu dengan Kali Widas. Kali Widas tersebut mengalir ke timur melalui Kecamatan Lengkon dan bermuara di Kali Brantas yang merupakan batas wilayah kabupaten Nganjuk bagian timur⁵.

4.1.3 Tata Guna Tanah

Luas wilayah administrasi Kabupaten Nganjuk adalah 122.433,1 Ha yang terbagi menjadi 20 kecamatan, 264 desa dan 20 kelurahan. Tata guna tanah wilayah Kabupaten Nganjuk meliputi daerah pemukiman seluas 15.344 ha (12,53%) lahan sawah seluas 43.000 ha (35,2%) tegal seluas 14.432 ha (11,79%)

³ *Ibid*, hlm. 5

⁴ *ibid*

⁵ *ibid*

perkebunan seluas 260 ha (0,21%) hutan seluas 47.007 ha (38,39%) dan lainnya seluas 2.395 ha (1,96%)⁶.

Hutan merupakan daerah yang berfungsi sebagai daerah penyimpan air dan daerah penyangga yang berfungsi untuk keseimbangan alam. Namun hutan juga dapat dieksploitasi sehingga memberi manfaat ekonomi. Hutan di Kabupaten Nganjuk dibagi ke dalam empat fungsi, yaitu hutan lindung seluas 774,7 Ha, hutan produksi seluas 1.8601,5 Ha, dan lainnya seluas 218,1 Ha⁷.

Tabel 4.1 Luas Wilayah Menurut Jenis Tanah

No	Kecamatan	Jenis Tanah			Jumlah (ha)
		Sawah (ha)	Kering (ha)	Hutan (ha)	
1	Sawahan	1.117,0	2.554,9	7.916,7	11.588,6
2	Ngetos	1.586,0	1.822,8	2.612,4	6.021,2
3	Berbek	2.005,9	1.173,6	1.650,2	4.830,0
4	Loceret	2.766,5	1.968,9	2.134,1	6.869,2
5	Pace	2.794,7	1.884,4	166,6	4.845,7
6	Tanjunganom	4.028,8	3.055,4	0	7.084,2
7	Prambon	2.442,2	1.673,6	0	4.115,8
8	Ngronggot	1.979,2	3.319,3	0	5.298,5
9	Kertosono	1.194,6	1.072,9	0	2.267,5
10	Patianrowo	1.929,5	1.629,8	0	3.559,3
11	Baron	2.115,3	1.564,9	0	3.680,2
12	Gondang	3.544,4	2.176,2	3.873,7	9.594,3
13	Sukomoro	2.742,1	796,7	0	3.538,8

⁶ Ibid, hlm. 6

⁷ *ibid*

No	Kecamatan	Jenis Tanah			Jumlah (ha)
		Sawah (ha)	Kering (ha)	Hutan (ha)	
14	Nganjuk	1.194,4	1.064,2	0	2.258,6
15	Bagor	2.355,4	1.155,6	1.604,3	5.115,3
16	Wilangan	1.132,5	598,5	3.332,9	5.063,9
17	Rejoso	4.310,6	1.489,2	9.366,5	15.166,3
18	Ngliyuh	1.036,5	929,1	6.649,3	8.614,9
19	Lengkong	1.604,8	1.156,2	5.956,3	8.717,3
20	Jatikalen	1.106,0	1.353,5	1.744,0	4.203,5
	Jumlah	42.986,4	32.439,7	47.007,0	122.433,1

(Sumber : Kabupaten Nganjuk Dalam Angka Tahun)

4.2 Gambaran Umum Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk

Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan yang pada saat melewati gerbang tol pengendara diwajibkan untuk membayar pajak tol yang jumlahnya tiap tol tidak sama, di pulau Jawa sendiri saat ini sedang ada proyek pembangunan jalan tol nasional atau yang biasa kita sebut sebagai jalan tol trans jawa, Jalan Tol Trans jawa sendiri akan menghubungkan antara Cikampek – Surabaya dan mempunyai panjang sekitar 615 km yang terdiri dari 9 ruas jalan. Rincian dari Jalan Tol Trans Jawa sendiri yaitu⁸: Jalan Tol Cikampek – Palimanan sepanjang 116,75 Kilometer, Jalan Tol Pejagan – Pemalang sepanjang 57,50 Kilometer, Jalan Tol Pemalang – Batang sepanjang 39,20 Kilometer, Jalan Tol Batang – Semarang sepanjang 75,00 Kilometer, Jalan Tol Semarang – Solo sepanjang 72,64 Kilometer, Jalan Tol Solo – Ngawi sepanjang 90,10 Kilometer, Jalan Tol Ngawi-

⁸Infranesia ,9 Ruas Jalan Tol Trans Jawa Era Presiden Jokowi, 2017, diakses di <http://infranesia.id/kolom/detail/19/9-Ruas-Jalan-Tol-Trans-Jawa-Era-Presiden-Jokowi> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB Op. cit

Kertosono sepanjang 87,02 Kilometer, Jalan Tol Kertosono – Mojokerto sepanjang 40,50 Kilometer.

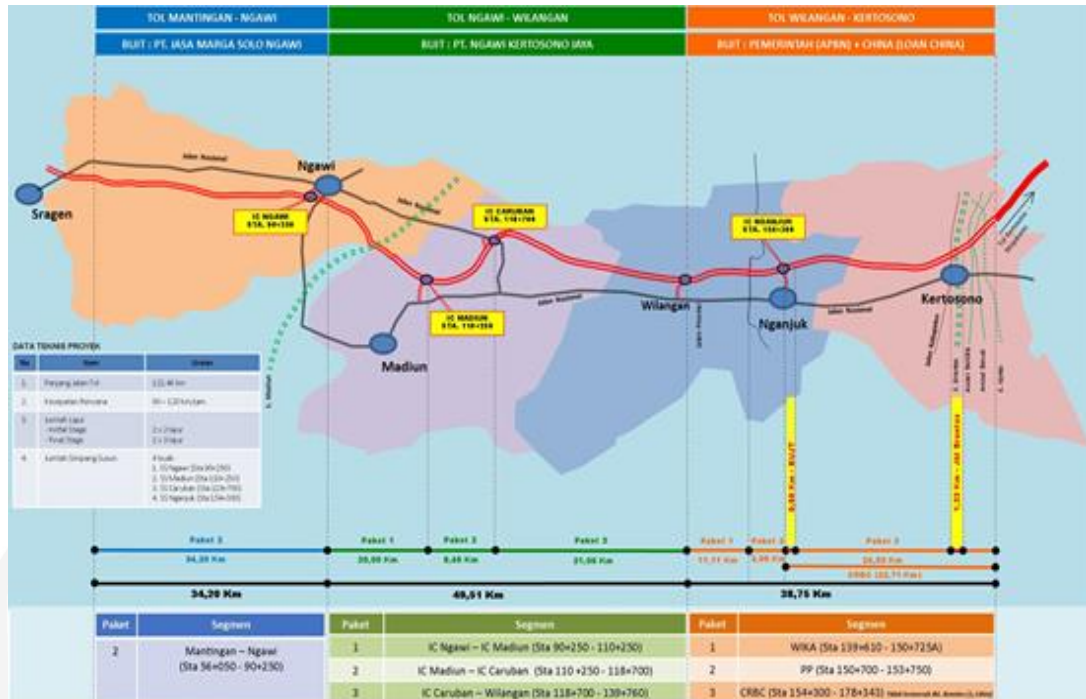
Gambar 4.1 Jalan Tol Trans Jawa



(Sumber: industri.bisnis.com)

Kabupaten Nganjuk menjadi salah satu bagian dari adanya proyek nasional ini, karena salah satu ruasnya melewati Kabupaten Nganjuk, tepatnya pada ruas ke 7 (Kertosono Kab. Nganjuk – Kab. Ngawi). Terkhusus untuk ruas yang ada di Kabupaten Nganjuk (Wilangan – Kertosono) dalam konstruksinya dilakukan kerjasama antar kontraktor dan pemerintah yang mempunyai panjang sekitar 34,40 km, untuk saat ini progres konstruksinya mencapai sekitar 90% dan ditargetkan selesai pada akhir tahun 2018, untuk kontrak konstruksinya sendiri diperkirakan sampai akhir 2019.

Gambar 4.2 Ruas Nganjuk - Ngawi



(Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur)

BAB V

PEMBAHASAN

Pembahasan ini mencoba melihat praktek penggunaan ruang yang ada di Kabupaten Nganjuk terkait dengan adanya proyek pembangunan jalan tol, dengan adanya proyek pembangunan jalan tol ini tentunya pasti membutuhkan lahan sebagai landasan berdirinya jalan dan tentunya pasti akan memakan lahan masyarakat baik itu lahan permukiman ataupun lahan pertanian. Masyarakat dan pemerintah adalah aktor - aktor yang memperebutkan ruang, tentunya dalam hal tersebut pasti ada proses negosiasi atas perebutan ruang. Perbedaan pandangan antara masyarakat dan pemerintah merupakan salah satu faktor perebutan atas ruang ini. Dari adanya perbedaan cara pandang tersebut akhirnya memunculkan ketegangan diantara kedua belah pihak dimana masing-masing diantara mereka saling berusaha untuk mendapatkan hak atas ruang tersebut.

5.1 Cara Pandang Pemerintah dan Masyarakat Terhadap Adanya Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk

Tabel 5.1 Cara Pandang Pemerintah Daerah, Pemerintah Provinsi dan Masyarakat Dalam Melihat Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk

No	Cara Pandang Pemerintah Kabupaten Nganjuk	Cara Pandang Pemerintah Provinsi Jawa Timur	Cara Pandang Masyarakat Kabupaten Nganjuk
1.	Bappeda Kabupaten Nganjuk : <ul style="list-style-type: none"> Menyatakan bahwa, mampu 	Bappeda Provinsi Jawa Timur : <ul style="list-style-type: none"> Menyatakan bahwa mampu untuk 	Masyarakat : <ul style="list-style-type: none"> Diharapkan dapat mengurangi kepadatan lalu lintas dan

	<p>mebuat pusat perekonomian (pabrik besar) tidak terlokalisasi di kota besar saja, memicu pemerataan ekonomi, mengurangi urbanisasi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai wewenang dalam pembebasan lahan dan membantu penyelesaian konflik. • Dalam proses pembangunan sebisa mungkin menghindari permukiman dan lahan produktif. • Memandang dalam proses pembangunan kurang adanya koordinasi dengan baik. 	<p>mewujudkan pemerataan ekonomi, mengurangi disparitas antar wilayah, dan menjaga stabilitas antara pertumbuhan kendaraan dan infrastruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai wewenang dan peranan dalam perijinan pemanfaatan ruang. • Dalam proses pembangunan sebisa mungkin menghindari permukiman • Menyasar lahan pertanian atau hutan • Menyatakan bahwa tidak mempunyai peran dan bertanggung jawab dalam proses penyelesaian konflik. 	<p>kemacetan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Memunculkan dampak kerusakan jalan dan polusi udara. • Merasa harga ganti rugi lahan pertanian yang ditetapkan tidak adil. • Belum ada kesepakatan antara pemerintah dan masyarakat, kontraktor sudah melakukan pemerataan lahan. • Tidak mau melepaskan tanah wakaf yang di atasnya telah dibangun masjid karena dianggap sebagai tanah suci dan tempat ibadah yang tidak pantas untuk dirobohkan. • Masyarakat rela melepaskan tanah wakaf tersebut bila pemerintah menggantinya beserta dibangun masjid yang sama di atasnya. • Tidak mau melepaskan tanah kas desa, karena tanah tersebut tanah yang dikelola demi kepentingan umum. • Masyarakat rela melepaskan tanah kas desa tersebut jika pemerintah menggantinya tanah tersebut dengan bentuk tanah dan harus berada di sekitar desa.
2.	Dinas Pekerjaan		

	<p>Umum P2T (Panitia Pembebasan Tanah) Jalan Tol :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyatakan bahwa meningkatkan sarana aksesabilitas nasional, membuat roda perekonomian terus berputar, memicu pertumbuhan ekonomi daerah. • Mempunyai peran dalam melakukan pembebasan lahan • Menyatakan bahwa tuntutan masyarakat berkaitan dengan harga ganti rugi lahan pertanian atas dasar ketidakpuasan • Memandang proses koordinasi yang dilakukan selama ini terjalin dengan baik 	
3.	<p>Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menyatakan bahwa mampu memenuhi kapasitas jalan di Kabupaten Nganjuk, karena saat ini pertumbuhan antara kendaraan dan jalan tidakimbang. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Menyatakan bahwa pihak yang mempunyai tugas mengontrol, mengawasi dan bertanggung jawab penuh dalam hal pembangunan. • Dalam pembangunan jalan tol seharusnya sebisa mungkin menghindari permukiman ataupun daerah-daerah kramat. • Menyasar daerah pertanian 	
--	---	--

(Sumber Data Diolah Oleh Penulis 2017)

5.1.1 Cara Pandang Pemerintah Kabupaten Nganjuk Dalam Melihat Pembangunan Jalan Tol

5.1.1.1 Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nganjuk

Dalam melakukan penelitian di Bappeda, peneliti diarahkan kepada bidang Perencanaan Perekonomian dan Pembangunan dimana peneliti dipertemukan langsung dengan kepala bidang Bapak Muji, dari hasil wawancara tersebut peneliti memperoleh informasi bahwa, adanya proyek pembangunan jalan tol nasional yang salah satu ruasnya melewati Kabupaten Nganjuk yaitu ruas ke 7 (Ngawi – Kertosono) pihak Bappeda menyambut secara terbuka adanya proyek pembangunan tersebut, karena diharapkan dengan adanya jalan tol ini mampu memberikan keuntungan dan dampak positif terhadap perkembangan Kabupaten

Nganjuk seperti memicu pemerataan dan pertumbuhan ekonomi, karena dengan adanya sarana aksesabilitas yang memadai pusat – pusat perekonomian tidak akan hanya terlokalisasi di kota – kota besar saja, namun mampu menyebar ke daerah – daerah salahsatunya Kabupaten Nganjuk. Seperti yang dikatakan oleh Pak Muji selaku kepala bidang Perencanaan Perekonomian dan Pembangunan :

“Sebenarnya tujuan utama dari adanya pembangunan jalan tol Matingan - Kertosono yaitu berkaitan dengan aksesabilitas, kalau sudah aksesabilitas meningkat artinya pusat-pusat kegiatan produksi barang ataupun jasa tidak terlokalisasi di kota kalau aksesabilitas hanya terpusat saja kan nantinya hanya terjadi proses urbanisasi saja, orang hanya akan pada kekota saja sementara desa tidaka akan ada orangnya. Contoh sekarang lulusan SMA rata-rata pasti akan lari ke pabrik-pabrik semua kan, dan itu pasti larinya lamngsung ke surabaya dimana disana banyak sekali industri-industri, karena aksesnya bagus dan sudah di rencanakan kemudian dibarengi dfengan UMK (Upah Minimum Kabupaten) atau UMR (Upah Minimum Regional) Nah sekarang disana kan pada muahal nah sekarang pada pindah - pindah untungnya sekarang aksesnya sekarang sudah terencana dan bagus - bagus otomatis pabrik - pabrik pada pindah kemana - mana mulai dari Nganjuk, Jombang, Ngawi, Madiun. Nah dengan sendirinya kan urbanisasi sudah mulai berkurang dengan sendirinya, nah pada intinya tujuan utamanya itu untuk peningkatan aksesabilitas yang jelas, jadi sistem jalan nasional ini sudah padat mangkanya perlu ini.”¹

Selanjutnya melihat proyek pembangunan jalan tol yang melewati Kabupten Nganjuk ini adalah salahsatu bagian dari proyek pembangunan jalan tol nasional Pak Muji menyampaikan bahwa antara pemerintah pusat, provinsi, dan pemerintah daerah mempunyai tugas dan wewenang masing – masing Adapun hasil wawancara dengan Pak Muji selaku kepala bidang Perencanaan Perekonomian dan Pembangunan yang menyatakan bahwa :

¹ Wawancara Pak Muji, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nganjuk, pada tanggal 28 Mei 2018

“Dalam kaitannya dengan relasi kekuasaan atau koordinasi antar pemerintah, jadi begini. Pembangunan jalan tol di kabupaten nganjuk ini kan adalah bagian dari program nasional yaitu pembangunan jalan tol trans jawa, jadi peranan antar pemerintah pusat, provinsi dan daerah sangat dibutuhkan. Peranan pemerintah pusat dalam pembangunan ini adalah sebagai perencana atau perancang pembangunan jalan tol ini, terus pemerintah provinsi mempunyai peranan dalam perijinan pemanfaatan ruang dan daerah mempunyai peranan membantu dalam proses pembangunan di daerah seperti contoh dalam kaitannya dengan pembebasan lahan.”²

“Untuk kaitannya dengan penentuan rute yang menentukan itu pusat mas, jadi pusat pada awal rapat perencanaan itu sudah membawa trase baru dirapatkan bersama pemerintah pusat, provinsi dan daerah dalam rapat tersebut berisi bahwa pusat mempunyai program akan dibangun jalan tol di kabupaten nganjuk, nah seperti yang saya katakan tadi disini daerah hanya berperan sebagai pembantu dalam hal pembebasan lahan dan bila ada konflik yang terjadi di daerah pemerintah daerah membantu untuk menyelesaikan.”³

Dalam proses pembangunan jalan tol terkhusus penentuan rute atau arah tol, pihak Bappeda berpandangan bahwa dalam teorinya seharusnya sebisa mungkin menghindari permukiman ataupun lahan produktif, dikarenakan proses pembebasannya tergolong sulit dan tentunya pasti akan merugikan Kabupaten Nganjuk dikarenakan akan mengurangi jumlah lahan produktif yang ada. Namun dalam prakteknya teori tersebut tidak diterapkan dan bahkan pihak bappeda Kabupaten Nganjuk sampai berpendapat bahwa teori tersebut hanyalah omong kosong, karena buktinya pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini sebagian besar melewati lahan pertanian produktif seperti yang disampaikan oleh Pak Muji berikut ini :

“Nggak ada mas, jadi gini trase itu yang merancang adalah pemerintah pusat, jadi gini intinya mereka itu mencari tempat yang paling tidak banyak bersinggungan dengan masyarakat, dan yang dicari adalah

² *ibid*

³ *ibid*

sawah atau hutan, kalau umpamanya mencari lahan yang tidak produktif ya muter jauh dan panjang, memang seharusnya teorinya begitu mas, Sebisa mungkin seharusnya tidak melewati daerah-daerah produktif karena itu juga akan merugikan daerah, tapi itu hanya dijadikan sebagai teori saja tapi prakteknya tidak ada. Itu semua hanya menjadi omong kosong, contohnya di daerah nganjuk ini rata-rata daerah subur ini, intinya teori tersebut hanya omong kosong semua ini, intinya kalau mau nyari lahan yang produktif seharusnya dilewatkan pinggir-pinggir hutan atau gunung sana tapi nanti itu akan terlalu panjang.”⁴

Selain itu pihak Bappeda juga berpandangan bahwa dalam proses pembangunan jalan tol ini kurang adanya proses koordinasi dengan baik antar pemerintah pusat, provinsi dan daerah, karena proses seperti rapat, pertemuan rutin atau yang dilakukan secara berkala hanya dilakukan diawal saja. Namun pada saat proses pembangunan dimulai proses koordinasi yang dilakukan secara rutin tidak dilakukan lagi, proses pertemuan dilakukan lagi hanya pada saat terjadi konflik saja. Berikut penjelasan dari Pak Muji :

“seharusnya untuk mewujudkan pemabngunan yang baik, terencana dan mampu mencapai target, seharusnya diperlukan koordinasi yang terstruktur seperti contoh dilakukan rapat secara rutin atau berkala. Proses perencanaan dan pembangunan yang baik kan seperti itu, tapi itusemua dilakukan hanya di awal saja yaitu pada saat awal proses pembangunan dibicarakan panjang tol segini, lebar segini, ketinggian segini. Ini semua disepakati atau tidak jadi seperti itu, waktu awal bangun semuanya disesuaikan tapi setelah itu nggak pernah ada rapat-rapat lagi, kalau ada pertemuan ya pada saat ada masalah saja, ini saya ngomong prakteknya loh ya. Kalau teorinya ya seharusnya seperti itu, itulah salah satu kelemahan dari kita. Jadi bengini intinya sekarang pemerintah mempunyai rencana daerah mendukung, selama ada sesuatu yang bermasalah baru di rembuk dan selama tidak ada masalah ya tidak sampai kesana.”⁵

“Pada waktu perencanaan yang baru bikin ini kita diundang, ditawarkan ke kita, inilo akan melewati daerah ini saja, terus pas mau waktu amdal kita diundang juga konsultasi publik, nanti waktu mau

⁴ *ibid*

⁵ *ibid*

mulai mendata kita diundang juga, tapi waktu bangunnya udah nggak pernah diundang, waktu perencanaan ya muntuk-muntuk tapi waktu sudah dibangun sudah ada pemenangnya yang namanya rekanan itu tidak mungkin dia bolak-balik ngundang orang daerah dia juga berhitung mungkin ya, kalau bolak balik ngundang daerah pasti akan ngeluarin uang hadir lah, uang ini, uang itu mungkin kan seperti itu semakin banyak mengundang kan semakin banyak pengeluaran, minimal makan dan minum, tapi salah seperti itu seharusnya kita juga diberitahu bagai mana prosesnya dari awal sampai akhir bukan hanya pada saat ada masalah saja kita dilibatkan, jadi pada saat ada tuntutan kita dilibatkan, ada jalan rusak kita dilibatkan, seperti itu. Tapi pada saat ada masalah saja kita diundang. Terus kemarin ada ribut di DPR terkait ngguyangan keutara 2x, terus ada juga berkaitan dengan proses pembebasan tanah wakaf di desa Sambirejo.”⁶

Padahal dalam proses pembangunan di daerah pihak Bappeda adalah salah satu aktor yang harus selalu dilibatkan, karena jika ada masalah pembangunan Bappeda adalah salah satu aktor yang harus bertanggung jawab untuk menyelesaikan masalah tersebut. Salah satu permasalahan yang tergolong sulit dalam penyelesaiannya adalah pembebasan tanah wakaf di Desa Sambirejo, Kecamatan Tanjunganom.

⁶ *ibid*

**Gambar 5.1 Tanah Wakaf Yang Diatasnya Telah Berdiri Masjid Al - Falah
di Desa Sambirejo Kecamatan Tanjunganom.**



(Sumber : Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan))

Dapat dilihat dari gambar diatas ditengah – tengah lahan yang nantinya akan dibangun jalan tol masih ada masjid yang berdiri, hal ini dikarenakan sulitnya pembebasan lahan wakaf yang diatasnya telah berdiri masjid Masjid Al – Falah. Adapun hasil wawancara dengan Pak Muji :

“Kemarin juga yang paling sulit itu malah pembebasan tanah wakaf dikarenakan tanah wakaf ini adalah tanah yang diatasnya berdiri masjid yang menjadi tempat suci atau tempat ibadah, memang seharusnya tidak sepantasnya tempat-tempat seperti ini dirobohkan, seharusnya rutenya lebih baik diputarkan dan dilewatkan tempat lain, tapi bagaimana lagi tugas kita adalah jika pusat mempunyai program kita mendukung dan kita hanya membantu proses pembebasan dan penyelesaian konflik, jadi permasalahan – permasalahan seperti ini tidakmungkin asas ganti rugi yang di berlakukan sama denga gnti rugi lahan pertanian yang diseleskan di pengadilan, nah akhirnya proses penyelesaian tanah wakaf ini sampai mengundang BWI (Badan Wakaf Indonesia) dan dilakukan musyawara bersama dengn badan-badan

yang terkait dan titik temu dari konflik ini adalah pihak masyarakat bersedia tanah ini dibebaskan tetapi dengan syarat pihak pemerintah harus mencari lahan ganti rugi dan di atasnya harus dibangun masjid pula dan pihak masyarakat bersedia masjid diratakan setelah masjid yang baru selesai dibangun setidaknya sampai bisa dipakai meskipun belum selesai secara keseluruhan. Untuk kasus tanah wakaf ini terletak di Ds. Sumberejo, Kec. Tanjunganom.”⁷

Dari hasil wawancara tersebut terlihat jelas bahwa pihak Bappeda berpandangan bahwa seharusnya tempat – tempat wakaf khususnya yang bersifat suci dan diperuntukan sebagai tempat beribadah memang tidak sepatutnya untuk dirobohkan, seharusnya rutenya lebih baik diputar dan dilewatkan tempat lain, pihak pemerintah daerah juga beranggapan bahwa wewenang mereka adalah berkaitan dengan pembebasan lahan dan membantu penyelesaian konflik serta berpikiran jika pemerintah pusat mempunyai program daerah mendukung dan membantu meluncurkan program tersebut.

Akhirnya untuk mengatasi konflik tersebut agar tidak berlarut – larut dilakukan proses negosiasi antar badan - badan yang terkait serta mengundang BWI (Badan Wakaf Indonesia) sebagai pihak penengah. Dari proses negosiasi tersebut akhirnya telah ditemukan solusi agar tidak merugikan kedua belah pihak. Yaitu pemerintah boleh membebaskan lahan wakaf tersebut dengan beberapa syarat yaitu, yang pertama pemerintah harus mencari lahan wakaf pengganti di sekitar Desa Sambirejo dengan luas yang sama dengan lahan wakaf yang dibebaskan, yang kedua pemerintah boleh merobohkan masjid Al-Fatah jika masjid yang baru telah dibangun setidaknya sampai layak ditempati untuk melakukan sholat.

⁷ *ibid*

5.1.1.2 Dinas Pekerjaan Umum P2T (Panitia Pembebasan Tanah) Jalan Tol

Dalam melakukan penelitian di P2T (Panitia Pembebasan Tanah) jalan tol Wilangan – Kertosono peneliti disarankan untuk bertemu Pak Tri Santoso, disana peneliti memperoleh informasi bahwa pihak P2T yang merupakan bagian dari pemerintah Kabupaten Nganjuk menyambut secara terbuka adanya pembangunan jalan tol ini dengan lasan bahwa, dengan adanya jalan tol di Kabupaten Nganjuk ini diharapkan mampu untuk memberikan dampak positif yang bersifat lokal ataupun nasional, seperti mampu untuk membuat pusat – pusat perekonomian agar terus berputar, mampu memicu pertumbuhan ekonomi daerah yang nantinya akan berdampak kepada kesejahteraan masyarakat. Seperti yang dikatakan oleh pak tri bahwa :

“Kalau tujuan utama pembangunan jalan tol saya rasa kamu biasa lihat di internet atau web-web kementerian ya itu banyak sekali, nah kalau berdasarkan pemahaman kita tujuan dari pembangunan jalan tol itu untuk meningkatkan sarana aksesabilitas nasional, jadi melalui pembangunan infrastruktur itu diharapkan kegiatan-kegiatan ekonomi terus berputar. Kalau tujuan untuk daerah sendiri ya dengan adanya jalur tol ini mampu untuk meningkatkan perekonomian daerah dan nantinya berdampak kepada kesejahteraan masyarakat”⁸

“kalau kita kaitkan dengan proses pengembangan industri di Kabupaten Nganjuk tersebut tentu saja akan berkaitan sekali, karena dengan adanya sarana akses yang mudah tentunya pasti akan mampu menarik para investor, nah kalau kita lihat secara umum kan kebanyakan juga di samping-samping ruas jalan tol banyak sekali industri yang berdiri mas, jalan tol itu dekat sekali dengan zona-zona industri”⁹

Melihat proyek pembangunan jalan tol yang melewati Kabupten Nganjuk ini adalah salah satu bagian dari proyek pembangunan jalan tol nasional yaitu

⁸ Wawancara Pak Ti Santoso, Dinas Pekerjaan Umum P2T (Panitia Pembebasan Tanah) Jalan Tol, pada tanggal 25 Mei 2018

⁹ *ibid*

jalan tol trans jawa, pemerintah daerah diberi wewenang untuk melakukan proses pembebasan lahan dan akhirnya pemerintah daerah pun membentuk panitia khusus untuk menangani pembebasan lahan jalan tol yang diberi nama P2T (Panitia Pembebasan Tanah), Adapun hasil wawancara dengan Pak Tri selaku perwakilan dari pihak P2T (Panitia Pembebasan Tanah) jalan tol yang menyatakan bahwa :

“Pembebasan lahan secara struktural ketentuannya yang jelas dibuat melalui undang-undang harus diidentifikasi dulu, apa yang dibangun dalam kaitannya infrastruktur jalan ini adalah untuk kepentingan umum dan itu undang-undangnya ada dan kalau sudah bersinggungan dengan kepentingan umum maka yang melaksanakan pemerintah tidak ada kan swasta untuk kepentingan umum tidak ada toh, oleh karena itu maka dari pusat sampai daerah itu ada strukturnya, nah untuk dalam kaitannya pembebasan lahan jalan tol ini yang melakukannya adalah daerah dan akan kita koordinasikan dengan dinas-dinas yang terkait, seperti contoh jika melewati lahan pertanian akan kita koordinasikan dengan dinas pertanian, disini peran dari dinas pertanian adalah mendata lahan siapa saja yang terkena pembebasan dan berapa luas lahannya nah nantinya kitalah yang akan melakukan pembebasan.”

Selanjutnya pihak P2T menyatakan bahwa dalam proses pembebasan lahan tentunya mengalami proses yang tidak mudah, hal tersebut dikarenakan munculnya isu-isu di masyarakat yang berasal dari rasa ketidakpuasan. Isu – isu tersebut meliputi harga ganti rugi, lahan produktif, dan isu tidak menguntungkan masyarakat. Melihat isu yang berkembang di masyarakat tersebut pihak P2T mengungkapkan bahwa dalam proses pemberian harga ganti rugi sudah melakukan yang terbaik seperti melakukan berbagai pertimbangan, berdasarkan undang – undang yang berlaku, dan mengikuti harga yang berlaku saat ini. Adapun hasil wawancara dengan Pak Tri :

“Untuk konflik yang pertama yaitu berkaitan dengan pembebasan lahan, untuk hal ini banyak sekali isu yang beredar terutama berkaitan dengan nilai harga ganti rugi lahan dan kemudian itu dikembangkan, terus isu lainnya yaitu berkaitan dengan tanah produktif, yang ketiga juga ada isu yang tidak menguntungkan masyarakat, pada intinya dari semua itu mereka tidak puas dengan harga ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah, padahal pemerintah dalam menentukan nilai ganti rugi kan tidak asal-asalan ya tapi dari berbagai pertimbangan dan ketentuan yang berlaku.”¹⁰

“Ya untuk mengatasi permasalahan tersebut kita pertama melakukan sosialisasi mulai dari awal yaitu penetapan lokasi, prosedur dan ketentuan yang digunakan, undang-undang yang harus dipatuhi oleh semua orang, karena undang-undang itu tidak hanya dipatuhi oleh pelaksananya tetapi oleh juga oleh yang terkena misalnya dia membawa isu tidak adil, nah tidak adil ini dasarnya apa kalau dasar yang mereka pakai adalah undang-undang kita juga memakai undang-undang, selanjutnya kita sampaikan hak-haknya kita sampaikan juga kewajiban kita, pada intinya kalau mereka mau melakukan tuntutan itu harus berdasar agar kita juga mampu memberikan penyelesaian yang baik. Tapi kalau mereka terus melakukan tuntutan tanpa dasar yang kuat ya semuanya kita tentukan dipengadilan.”¹¹

Selanjutnya pihak P2T berpandangan bahwa dalam proses pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini proses koordinasi ataupun relasi antara pemerintah pusat, provinsi, dan pemerintah daerah berjalan dengan baik dimana proses rapat, pertemuan rutin yang dilakukan secara terus atau berkala sering dilakukan, berikut hasil wawancara dengan pak tri :

“Kerena pembangunan jalan tol ruas wilangan – kertosono ini bagian dari proyek nasional ya, jadi dalam pembangunannya kita selalu melakukan proses koordinasi secara berkala antara pusat, provinsi dan daerah, jadi begini trase itu kan yang menentukan adalah pusat, terus pusat meminta kepada provinsi kebutuhan lahan, kan yang memberikan izin pemakaian lahan itu provinsi, selanjutnya barulah proses pelaksanaannya dan pembebasan lahannya dilakukan di daerah. Jadi kita selama ini terus melakukan hubungan agar nantinya tidak terjadi timpang tidih kewenangan. Yang saya ketahui sih seperti itu mas, tapi pada intinya kan ini adalah kantor pembebasan tanah, jadi

¹⁰ *ibid*

¹¹ *ibid*

tugas utama kita ya berkaitan dengan pembebasan lahan, mungkin lebih jelasnya hal – hal seperti itu sampean tanyakan ke Bappeda karena mereka pihak yang lebih tau tentang hal seperti itu.”¹²

Dari hasil wawancara tersebut juga diungkapkan bahwa proses koordinasi sangat penting untuk dilakukan apalagi jika melihat proyek pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten Nganjuk ini adalah bagian dari proyek nasional dimana melibatkan beberapa tataran pemerintahan seperti pemerintah pusat, provinsi, dan daerah, hal ini salah satunya ditujukan untuk menghindari timpang tindih kewenangan.

5.1.1.3 Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan)

Dalam melakukan penelitian di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol Wilangan – Kertosono peneliti disarankan untuk bertemu Mas Heri, disana peneliti memperoleh informasi bahwa pihak Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga menyambut secara terbuka adanya proyek pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk ini, karena diharapkan adanya jalan tol ini dapat memberikan keuntungan dan dampak positif terhadap perkembangan Kabupaten Nganjuk. Seperti mampu untuk memenuhi kapasitas jalan di Kabupaten Nganjuk, karena dirasa selama ini pertumbuhan antara kendaraan dan jalan tidakimbang. Adapun hasil wawancara dengan Mas Heri :

“Kalau ngomongin Tujuan dari adanya pembangunan jalan tol banyak dan panjang sekali dan gak akan selesai-selesai nanti, ini saya jawab sesuai sepengetahuan saya saja ya, tujuan dibangunnya jalan tol di Kabupaten Nganjuk adalah yang pertama tentunya pasti untuk memenuhi kapasitas jalan di Kabupaten Nganjuk, karena seperti yang kita ketahui pertumbuhan antara kendaraan dan jalan saat ini tidakimbang. Selanjutnya jika kita kaitkan dengan struktur ekonomi tentu

¹² *ibid*

saja sangat berkaitan erat, tergantung dari sisi mana kita melihatnya seperti contoh dari adanya pembangunan gedung yang besar seperti hotel dibalik itu pasti ada struktur ekonomi yaitu untuk mendapatkan keuntungan, namun hal tersebut tidak dapat didapatkan secara langsung namun membutuhkan proses. Nah dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol hampir sama, dikarenakan setiap melewati gerbang tol pengendara diwajibkan membayar pajak tol dan untuk mendapatkan keuntungan ekonomi dari adanya tolpun membutuhkan proses.”¹³

Dalam pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini terkhusus untuk ruas Wilangan - Kertosono adalah pembangunan yang dilakukan kerja sama antara kontraktor dan pemerintah, jadi kontraktor berperan dalam proses pembangunan dan pemerintah berperan sebagai pihak yang melakukan pembebasan lahan yang diambilkan dana dari APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara), karena itulah pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini dibentuk badan khusus untuk menangani pembangunan jalan tol ruas Wilangan – Kertosono yang diberi nama Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan). Adapun hasil wawancara dengan Mas Heri selaku perwakilan dari pihak Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol yang menyatakan bahwa :

“Untuk peranan sendiri kita kan sebagai pihak pelaksana ya, jadi kita sebagai pihak yang mengontrol, mengawasi dan bertanggung jawab penuh dalam hal pembangunan, jadi kita sebagai pihak yang setiap saat selalu berkoordinasi dengan pihak provinsi ataupun pusat, kita selalu rutin melaporkan bagaimana progres dari pembangunan, apa saja problem yang terjadi seperti itu.”¹⁴

Dari hasil wawancara tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa tugas dari Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) adalah sebagai badan

¹³ Wawancara Mas Heri, Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) Jalan Tol, pada tanggal 24 Mei 2018

¹⁴ *Ibid*

yang melakukan pengawasan, mengontrol, dan bertanggung jawab penuh dalam kaitannya dengan pembangunan, jadi badan ini setiap saat selalu berkoordinasi dengan pemerintah provinsi ataupun pemerintah pusat. Badan ini selalu rutin untuk melaporkan progres dari pembangunan dan apa saja problem yang terjadi.

Dalam proses pembangunan jalan tol khususnya untuk penentuan rute atau alur jalan tol pihak Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) berpandangan bahwa, dalam penentuan rute jalan tol seharusnya sebisa mungkin menghindari daerah permukiman ataupun daerah keramat karena dalam proses pembebasannya tergolong sulit dan yang disasar adalah daerah pertanian karena tergolong lebih mudah. Adapun hasil wawancara dengan Mas Heri yang menyatakan bahwa :

“Kalau pembuatan atau penentuan rute jalan tol ini ya pusat yang membuat karena pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk ini adalah bagian dari program nasional ya, nah setelah awal pelaksanaan program yaitu diadakan rapat baru trase ini di tujukan kepada pihak-pihak yang terkait seperti, pemerintah provinsi dan pemerintah daerah. Kalau perhitungan yang dilakukan ya sebisa mungkin jangan sampai melewati daerah permukiman warga atau daerah-daerah kramat mas, karena melewati permukiman itu susah sekali penanganannya karena kebanyakan kasus seperti itu banyak sekali protes yang terjadi dan kebanyakan juga tidak rela rumahnya untuk digusur, lalu untuk daerah-daerah kramat juga itu susah sekali seperti contoh seandainya rute jalan tol melewati makam sunan kalijaga ya tentunya pasti tidak akan bisa karena mereka secara adat dilindungi, mangkanya itu mungkin paling susah itu bikin jalan tol di daerah bali karena banyak sekali daerah-daerah yang dikeramatkan disana dipindahkan juga gak bisa di terjang juga nggak boleh, karena itu susah sekali dan untuk mengantisipasi hal tersebutlah akhirnya kita melakukan pemutaran rute. Untuk menghindari hal-hal tersebut akhirnya sebisa mungkin dalam penentuan trase kita selalu melewati daerah-daerah pertanian karena itu menurut kami daerah yang paling aman atau mudah untuk dilakukan pembebasan lahan, memang terkadang dalam proses pembebasannya agak sulit karena adanya protes. Tapi itu menurut kami pilihan yang paling mudah

daripada harus melewati daerah permukiman atau daerah kramat. Karena itu sebagian besar jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk ini melewati daerah-daerah pertanian.”¹⁵

Selanjutnya Melihat proyek pembangunan jalan tol yang melewati Kabupten Nganjuk ini adalah salahsatu bagian dari proyek pembangunan jalan tol nasional tentunya antara pemerintah pusat, provinsi, dan pemerintah daerah mempunyai tugas dan wewenang masing – masing, Adapun hasil wawancara dengan Mas Heri selaku perwakilan dari pihak Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol yang menyatakan bahwa :

“Untuk relasi sendiri kan pemerintah itu pasti mempunya kewenangan dan perannya masing-masing ya seperti contoh dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol ini, karena ini adalah program nasional pemerintah pusat ini mempunya peran yaitu perencana atau yang merancang jalan tol ini, lalu pemerintah provinsi itu kalau tidak salah mempunyai peran dalam kaitannya dengan perijinan dan pemerintah daerah mempunyai peran membantu seperti pembebasan lahan dan penyelesaian konflik, jadi untuk mewujudkan pembangunan yang baik dan bisa mencapai tujuan kerjasama antar pihak ini sangat dibutuhkan, karena itu proses rapat selalu dilakukan secara rutin, dan yang saya ketahui dilakukan pertemuan tambahan kalau ada konflik atau problem seperti itu mas, karena itu konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol ruas wilngan – kertosono ini selalu tertangani dengan baik dan saat ini semua konfliknya alhamdulillah sudah selesai.”¹⁶

Dari hasil wawancara tersebut terlihat jelas bahwa dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) berpandangan bahwa masing masing dari pihak pemerintah sudah menjalankan tugas dan wewenagnya dengan baik. Selain itu Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) berpandangan relasi kekuasaan atau proses koordinasi juga berjalan dengan baik karena proses rapat selelu dilakukan secara rutin dan berkala, bahkan dilakukan pertemuan atau

¹⁵ *ibid*

¹⁶ *ibid*

rapat tambahan jika ada konflik yang terjadi. Karena itu munculnya konflik dalam pembangunan jalan tol ini selalu dapat terselesaikan dengan baik.

5.1.2 Cara Pandang Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Provinsi Jawa Timur Terhadap Adanya Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk.

Dalam melakukan penelitian di Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Provinsi Jawa Timur, peneliti diarahkan ke bidang Perencanaan dan Pembangunan untuk dihadapkan kepada Mbak Putri selaku staf bidang perencanaan, dari hasil wawancara tersebut peneliti memperoleh informasi bahwa pihak pemerintah provinsi Jawa Timur menyambut secara terbuka adanya pembangunan ini dan diharapkan mampu untuk memberikan dampak positif terhadap perkembangan provinsi Jawa Timur terkhusus daerah – daerah yang dilwati oleh jalan tol. Adapun hasil wawancara dengan Mbak Putri selaku staf bidang Perencanaan Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Provinsi Jawa Timur yang menyatakan bahwa :

“Nah jadi begini mas, kebetulan sekali kemarin itu habis ada rapat dari pusat berkaitan dengan jalan tol ini, nah sebenarnya tujuan utama dari adanya pembangunan jalan tol itu untuk pemerataan ekonomi dan mengurangi disparitas antar wilayah, karena itu trase jalan tol dalam penyusunannya itu diusahakan melewati kota-kota kecil kalau di Jawa Timur contohnya ya seperti Jombang, Nganjuk, Ngawi, Madiun dan seterusnya. Selain itu adanya jalan tol juga ditujukan untuk menjaga stabilitas antara pertumbuhan kendaraan dengan infrastruktur, karena salah satu pertimbangan dibangunnya jalan tol adalah kemacetan dan penuhnya jalan arteri, jadi seperti itu mas.”¹⁷

¹⁷ Wawancara Mbak Putri, Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Provinsi Jawa Timur, pada tanggal 5 Juni 2018

Melihat proyek pembangunan jalan tol di Jawa Timur yang salah satu ruasnya melewati Kabupaten Nganjuk adalah bagian dari proyek jalan tol nasional atau yang biasa kita sebut sebagai jalan tol trans Jawa masing-masing dari pemerintah yang terkait tentunya pasti mempunyai tugas dan wewenang masing-masing. Adapun hasil wawancara dengan Mbak Putri selaku staf bidang perencanaan dari Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Provinsi Jawa Timur yang menyatakan bahwa :

“Kalau kewenangan provinsi dalam kaitannya dengan pembangunan tol ini ya kayak hal perijinan, jadi kayak penlok, IPM, ijin pemanfaatan ruang seperti itu mas, yang saya ketahui kan proyek pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten Nganjuk adalah pembangunan jalan tol yang melakukan kerjasama antar pemerintah dan kontraktor ya. Jadi antar pemerintah itu mempunyai tugas dan wewenangnya masing-masing mas. Contoh karena ini proyek dari pusat atau nasional, pemerintah pusat mempunyai tugas dalam perencanaan salah satunya dalam penentuan rute, kalau provinsi seperti yang saya jelaskan di awal tadi berperan dalam perijinan, dan karena ruas yang ada di Nganjuk ini kerja sama antara kontraktor dan pemerintah, daerah mempunyai tugas dalam pembebasan lahan, soalnya setiap ruas itu tidak sama mas. Kadang ada yang semuanya itu diserahkan ke kontraktor pembebasan lahannya.”¹⁸

Selanjutnya dalam proses penentuan rute pembangunan jalan tol pihak pemerintah provinsi Jawa Timur berpandangan bahwa dalam penentuan rute menyingkahi daerah-daerah pertanian atau hutan dan menghindari daerah permukiman. Karena dirasa jika melewati daerah permukiman pembebasan lahannya akan sulit karena pastinya akan banyak sekali aksi protes yang dilakukan. Adapun hasil wawancara dengan Mbak Putri :

“Ini sepengetahuan saya saja ya kalau berkaitan pertimbangan penentuan rute, biasanya sih kalau pertimbangan yang dilakukan itu

¹⁸ *ibid*

sebisanya mungkin rute dilewatkan daerah hutan atau sawah, karena daerah-daerah tersebut pembebasan lahannya tergolong lebih mudah dibandingkan melewati daerah penduduk seperti permukiman mas, memang terkadang ada saja konflik yang muncul tapi proses penyelesaiannya tidak sesulit daerah permukiman. karena kalau melewati permukiman itu pembebasan lahannya sulit sekali karena pasti banyak sekali yang melakukan protes.”¹⁹

Dalam melakukan penelitian di Bappeda Provinsi Jawa Timur pihak Bappeda berpandangan dan mengungkapkan bahwa mereka tidak berperan atau bertanggung jawab akan adanya konflik ataupun penyelesaiannya. Adapun hasil wawancara dengan MbK Putri:

“Kalau masalah konflik kita tidak tau secara mendetail ya, tapi secara umum biasanya konflik pembangunan jalan tol itu malah pembebasan lahan itu masalah utamanya, karena pembangunan jalan tol bisa terhambat bisa-bisa karena itu, kalau masalah konflik sih bisa anda tanyakan ke daerah lebih jelasnya, karena provinsi tidak menangani itu. Disini hanya berkaitan dengan izin pemanfaatan ruang mas dan tidak berperan dalam penyelesaian konflik. Untuk lebih jelasnya sih bisa anda tanyakan ke daerah langsung.”²⁰

Dari hasil wawancara tersebut juga terlihat jelas bahwa pihak pemerintah provinsi Jawa Timur tidak mengetahui secara jelas konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk, mereka hanya mengethui secara umum konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol.

5.1.3 Cara Pandang Masyarakat Terhadap Adanya Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk

Dalam melakukan penelitian di Masyarakat Kabupaten Nganjuk peneliti mendapatkan informasi bahwa dengan adanya pembangunan jalan tol ini, masyarakat menyambut secara terbuka proyek ini, karena diharapkan dengan

¹⁹ *Ibid*

²⁰ *ibid*

adanya tol ini nantinya mampu untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dan kemacetan yang selama ini dirasakan, terkhusus di jalan utama yang menuju Ngawi, Madiun dan seterusnya. Seperti yang disampaikan oleh Pak Suwito selaku masyarakat Kabupaten Nganjuk yang lahannya terdampak pembebasan jalan tol yang menyatakan bahwa :

“Kalau dampak positif yang kita rasakan selama pembangunan tol ini gak ada mas, tapi harapan kami jika tol ini nanti sudah jadi ya dapat bermanfaat untuk kami mas, seperti mampu untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, karena saya merasa jalan-jalan yang ada di kabupaten Nganjuk ini semakin hari semakin padat sekali, apalagi jalan utama yang menuju Ngawi, Madiun dan seterusnya itu. Terus apalagi pada saat menjelang lebaran dan sesudah lebaran itu padat sekali dan bahkan bisa macet.”²¹

Selanjutnya masyarakat Kabupaten Nganjuk juga berpandangan bahwa adanya proyek ini juga memunculkan banyak sekali dampak negatif seperti mulai dari kerusakan jalan, polusi udara, memutuskan saluran irigasi dan lain sebagainya namun dampak yang paling buruk dan dirasakan oleh masyarakat luas adalah kerusakan jalan dan polusi. Seperti yang disampaikan oleh Pak Suwito:

“Kalau untuk dampak negatif banyak sekali mas, mulai dari kerusakan jalan, polusi udara, memutuskan saluran irigasi dan lain sebagainya. Kalau untuk dampak yang saya rasakan secara langsung dan mengenai masyarakat luas ya kerusakan jalan dan polusi udara itu mas, itu menurut saya meresahkan sekali karena mengganggu keamanan dan kenyamanan pengendara.”²²

Selain dampak buruk, adanya proyek ini juga memicu terjadinya konflik antara masyarakat dan pemerintah yang terletak di Desa Bungur Kecamatan Sukomoro, dikarenakan belum ada kesepakatan harga antara masyarakat dan pemerintah

²¹ Wawancara Pak Suwito, Masyarakat Desa Bungur yang lahannya terdampak pembebasan jalan tol, pada tanggal 10 Juni 2018

²² *ibid*

kontraktor sudah melakukan proses konstruksi di lahan masyarakat. seperti yang disampaikan oleh Pak Suwito yang menyatakan bahwa :

“Kalau sosialisasi iya mas, jadi gini mereka, pihak pemerintah langsung datang ke rumah-rumah warga yang lahannya terkena pembebasan lahan tol, ntah mereka tahu dari mana detailnya kok bisa tahu lahan-lahan siapa saja yang terkena dampak pembangunan itu, mungkin mereka sebelumnya sudah melakukan pendataan dikecamatan atau balai desa, saya juga tidak tahu. Saat datang ke rumah rumah warga tersebut awalnya mereka memberikan penjelasan bahwa lahan pertanian warga tersebut terkena dampak pembangunan dan pemerintah akan memberikan ganti rugi berbentuk uang, untuk ganti rugi yang mereka berikan di desa bungur, sukomo ini sekitar 177rb an per meter, dan mereka pun memberikan penjelasan bahwa harga ganti rugi ini sudah cukup bagus dan diatas harga jual tanah pada umumnya, nah karena ini adalah satu-satunya mata penceharian saya, sayapun berfikir panjang akan hal tersebut dan saya pun meminta waktu. Beberapa hari kemudian saya mendengar kabar dari orang – orang bahwa harga ganti rugi yang diberikan di Desa sebelah itu jauh lebih mahal daripada di Desa Bungur ini mas sekitar 700rb per meternya, nah selanjutnya kami merasa harga kesepakatan belum ada pihak kontraktor sudah melakukan pemerataan lahan saja, akhirnya kami serta warga Desa bungur pun melakukan aksi protes dan pembeherentian pembangunan secara paksa, karena kami merasa blm ada kesepakatan harga tapi kontraktor sudah melakukan pemerataan saja.”²³

Selain munculnya koflik pembebasan lahan pertanian, adanya pembangunan jalan tol ini juga memunculkan konflik pembebasan lahan wakaf yang diatasnya telah berdiri masjid Al – Falah di Desa Sambirejo Kecamatan Tanjunganom, dikarenakan masyarakat merasa tidak sepatasnya masjid yang dijadikan sebagai tempat beribadah di bongkar, seperti yang disampaikan oleh Pak Sukirno selaku kepala Desa Sambirejo, Kecamatan Tanjunganom yang menyatakan bahwa :

²³ *ibid*

“Untuk pembebasan lahan sendiri tentunya pasti ada sosialisasi karena ini berkaitan dengan kepemilikan seseorang, kalau di desa sambirejo ini sebenarnya tidak ada masalah mas warga-warga sekitar juga setuju kalau lahannya terkena pembebasan lahan karena mereka merasa harga ganti rugi yang ditawarkan cukup besar sehingga mereka bisa membeli lahan dan rumah kembali di tempat lain, tapi kemarin itu yang bermasalah adalah tanah wakaf yang diatasnya sudah berdiri masjid al-falah, itu banyak sekali yang tidak setuju mas karena mereka merasa masjid ini tidak pantas untuk dirobohkan karena ini adalah tempat suci yang dijadikan oleh umat islam untuk beribadah, sehingga banyak sekali yang menentangnya. Tapi pihak pemerintah terus berusaha untuk melakukan pembebasan lahan di tanah wakaf ini. Sehingga beberapa kali rapat dan perundingan terus dilakukan dan sampai melibatkan BWI (Badan Wakaf Indonesia), akhirnya dalam proses rapat yang terakhir dilakukan menemui titik temu dan kesepakatan bahwa, lahan tersebut akan dibebaskan namun dengan syarat pihak pemerintah harus mencarikan lahan lain di sekitar desa sambirejo sebagai lahan pengganti dan pihak pemerintah juga diwajibkan untuk membangun masjid diatasnya sebagai pengganti masjid yang akan dirobohkan, selanjutnya pihak kontraktor dibolehkan melakukan konstruksi dan perobohan masjid jika masjid yang baru telah dibangun setidaknya sampai layak pakai.”²⁴

Konflik terakhir yang ditimbulkan dari adanya pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk ini adalah pembebasan lahan kas Desa di Desa Kedungrejo Kecamatan Tanjunganom, konflik ini muncul dikarenakan adanya anggapan bahwa jika lahan ini nantinya dibebaskan, masyarakat akan merasa dirugikan, seperti yang disampaikan oleh Pak Agus selaku kepala Desa Kedungrejo Kecamatan Tanjunganom yang menyatakan bahwa :

“Untuk sosialisasi tentu saja ada mas, apalagi jika melihat lahan yang terkena pembebasan di desa kedungrejo ini adalah lahan kas desa dimana diperuntukan untuk orang banyak atau kepentingan umum, namun untuk pembebasan lahan di kedungrejo ini mengalami banyak sekali penolakan dari masyarakat karena jika lahan ini nantinya di bebaskan masyarakat akan merasa dirugikan karena biasanya dalam pengelolaannya digilir dan diperlakukan sistem bagi hasil antara masyarakat dan desa. Namun proses perundingan dilakukan oleh

²⁴ Wawancara Pak Sukirno, Kepala Desa Sambirejo Kecamatan Tanjunganom, pada tanggal 10 Juni 2018

pihak pemerintah secara terus - menerus. Akhirnya dari proses rapat tersebut menemukan hasil dimana masyarakat rela untuk melepaskan lahan kas desa dengan sarat pihak pemerintah harus mencarikan lahan pengganti di sekitar desa kedungrejo.”²⁵

Dari hasil wawancara tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa munculnya konflik pembebasan lahan di Desa Kedungrejo dikabiatkan oleh lahan tersebut adalah milik Desa yang ditujukan untuk kepentingan umum dan jika nantinya lahan ini dibebaskan masyarakat akan merasa sangat dirugikan, dikarenakan dalam pengelolaanya dilakukan sistem gilir dan bagi hasil oleh masyarakat dan desa. Namun meskipun dengan melihat hal tersebut pemerintah terus berusaha untuk membebasakan lahan tersebut sehingga proses rapat dilakukan terus menerus. Dari hasil rapat tersebut akhirnya ditemukan kesepakatan bahwa masyarakat rela untuk melepaskan lahan kas desa dengan sarat pihak pemerintah harus mencarikan lahan pengganti di sekitar desa kedungrejo.”

5.1.4 Analisis Cara Pandang Aktor Yang Terlibat Dalam Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk

Dari hasil penjelasan diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam proses pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini terdapat persamaan dan perbaedaan cara pandang antar aktor yang terlibat dalam proses pembangunan jalan tol, baik dari pemerintah ataupun masyarakat. Secara keseluruhan pemerintah ataupun masyarakat dalam proses pembangunan Jalan tol ini menyatakan dan memandang bahwa setuju dengan adanya pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, karena diharapkan bahwa dengan adanya jalan tol di

²⁵ Wawancara Pak Agus, Kepala Desa Kedungrejo Kecamatan Tanjunganom, pada tanggal 10 Juni 2018

Kabupaten Nganjuk mampu memberikan manfaat yang cukup besar terhadap perkembangan Kabupaten Nganjuk, yang meliputi yaitu, mampu memicu perkembangan ekonomi Kabupaten Nganjuk, mampu mengurangi disparitas antar wilayah, mampu memancing para investor untuk menanamkan modalnya di Kabupaten Nganjuk, mampu mengurangi kepadatan lalu lintas yang selama ini terjadi karena dirasa selama ini perkembangan antara sarana infrastruktur dan sarana transportasi tidakimbang dan lain sebagainya.

Namun disini peneliti juga menemukan adanya perbedaan cara pandang antar aktor yang menyebabkan terjadinya kontestasi atau proses perebutan ruang antar aktor yaitu pemerintah dan masyarakat, dimana pihak pemerintah berpandangan bahwa dalam proses ganti rugi lahan terdampak tol sudah berusaha maksimal untuk memberikan ganti rugi sebaik – baiknya, dan pihak pemerintah dalam melakukan proses ganti bukan tanpa dasar, namun berpedoman pada peraturan perundang – undangan yang berlaku saat ini.

Selanjutnya pihak masyarakat berpandangan bahwa dalam proses ganti rugi lahan pertanian terdampak tol pemerintah kurang adil, karena ada perbedaan harga yang cukup jauh antar desa, selain itu adanya pembangunan jalan tol ini juga menyebabkan masjid yang dianggap sebagai tempat suci dan tempat beribadah umat islam harus dirobohkan dan adanya pembangunan jalan tol ini juga memakan lahan khas desa atau bengkok yang menjadi kepemilikan umum. Selanjutnya adanya pembangunan jalan tol ini juga memberikan dampak buruk terhadap lingkungan dan masyarakat sekitar seperti menyebabkan, kerusakan jalan, memutuskan saluran irigasi, menyebabkan tembok rumah warga retak

akibat pemasangan paku bumi dan lain sebagainya. melihat semua hal tersebut akhirnya menyulut emosi masyarakat, sehingga masyarakatpun melakukan aksi demonstrasi terhadap pemerintah. Hal inipun sejalan dengan pemikiran Henri Lefebvre yang menyatakan bahwa Kontestasi yang terjadi dalam perebutan suatu ruang meliputi perjuangan kelas-kelas yang ingin menguasai ruang tersebut, berbagai perbedaan fenomena perjuangan kelas untuk menguasai sebuah ruang berkaitan dengan kecenderungan ideologis yang kuat dan melekat sehingga akan menjadi sebuah kepercayaan ilmiah dengan secara tidak sadar dipaksakan oleh kelas dominan²⁶.

Meskipun dengan melihat hal – hal tersebut, yaitu konflik tata ruang dan dampak yang diakibatkan oleh adanya pembangunan jalan tol, pemerintah tetap terus berusaha menyelesaikan pembangunan. Selanjutnya Seiring dengan berjalannya waktu pemerintah juga berhasil menyelesaikan konflik atau mampu meredam emosi masyarakat akibat dari dampak yang timbulkan oleh pembangunan jalan tol ini, dan akhirnya jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini dalam proses pembangunan. Hal inipun juga sejalan dengan gagasan Henri Lefebvre yang menyatakan bahwa Praktik tata ruang tidak dapat terlepas dari keberpihakan aktor yang membuat regulasi tata ruang dan kontestasi yang terjadi didalamnya. Maka dari itu Lefebvre menjelaskan ruang adalah sebuah produk

²⁶Gregory Bosquet. 2012. *Political Space in the Work of Henri Lefebvre: Ideology and Utopia*. Volume 5. Université Paris Ouest Nanterre. hlm.3, Loc. cit

politik dan instrumen bagi perubahan sosial ekonomi sehingga ruang tidak netral dan pasif²⁷.

5.2 Analisis Teoritik tentang Kontestasi Tata Ruang Pembangunan Jalan Tol di Kabupaten Nganjuk

Untuk menganalisis kontestasi pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, penulis menggunakan teori Henri Lefebvre (*the production of space*) sebagai pisau analisis. Dalam teorinya Lefebvre berfokus pada ruang abstrak, dimana ruang ini adalah ruang yang dikonstruksi oleh manusia dan bersifat hegemonik, karena menyelimuti dan menggabungkan aspirasi – aspirasi, keinginan, dan impian sehari – hari penduduk di dalam sistem kapitalisme.

Gambar 5.2 Ruang Abstrak Dalam Pembangunan Jalan Tol Wilangan - Kertosono



(Sumber: diolah oleh penulis, 2018)

Praktik pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk telah mengalami sebuah proses yang oleh Henri Lefebvre disebut konsep triadik ruang, yaitu *spasial practice perceived* (praktik spasial), *Representasion of space* (representasi ruang), *space of representation* (ruang representasional)²⁸.

²⁷ ibid

²⁸ Andrzej Zieleniec. 2007. *Space and Social Theory*. London: Sage Publication Hlm. 73, *Loc. cit*

Pertama, praktik spasial terjadi ketika ruang yang berupa lahan pertanian dan permukiman yang merupakan milik masyarakat Kabupaten Nganjuk telah diambil alih oleh pemerintah dengan cara dibeli dan kemudian dijadikan sebagai landasan pendirian jalan tol. Hal ini tentunya membuat masyarakat kehilangan hak atas kepemilikan lahan.

Kedua, Representasi Ruang terjadi ketika ada perubahan fungsi ruang dari awalnya ruang sebagai sawah dan permukiman, sekarang telah berganti sebagai jalan tol. Akibat hal tersebut secara tidak langsung nantinya akan ada perubahan cara pandang masyarakat luas yang memahami bahwa di Kabupaten Nganjuk telah dilintasi oleh jalan tol dan tidak melihat bahwa dulunya yang dijadikan sebagai landasan berdirinya tol adalah permukiman warga dan lahan pertanian.

Ketiga, Ruang Representasional, ruang ini penuh dinamika karena terbentuk dari berbagai kepentingan yang diartikulasikan melalui hasrat dan tindakan, dalam pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, mengalami proses yang tidak mudah, karena muncul berbagai konflik dan aksi penolakan dari masyarakat sekitar. Namun pemerintah dapat mengatasi semua permasalahan tersebut dan akhirnya ruang yang dipahami sebagai jalan tol saat ini dapat berdiri dan menjadikan lahan pertanian serta permukiman sebagai landasannya.

Berubahnya fungsi ruang dari lahan pertanian dan permukiman menjadi jalan tol disebut Lefebvre sebagai ruang *abstrak* yang telah dilihat dan dipahami oleh masyarakat luas sebagai jalan tol (*Spacial practic Perceived*, *Representational Of Space, space of representation*). Ruang ini tercipta karena

kurangnya kebutuhan sarana infrastruktur dan kontestasi antar masyarakat dan pemerintah akan ruang. Hal ini mempertegas teori ruang berdasarkan karakteristik ruang, yang menyatakan ruang merupakan produk politik dan instrumen bagi perubahan sosial ekonomi sehingga ruang tidak netral dan pasif.

Selanjutnya hal inipun juga mempertegas gagasan lefebvre yang menyatakan bahwa ruang sebagai produk politik lebih cenderung berpihak kepada aktor yang membuat regulasi tata ruang, dalam hal ini adalah pemerintah²⁹. Dalam proses pembangunan jalan tol Wilangan – Kertosono banyak sekali memunculkan konflik dan aksi penentangan dari masyarakat, namun pemerintah dapat menyelesaikan semua permasalahan tersebut baik melalui proses musyawarah ataupun melalui jalur hukum, dan pembangunan jalan tol tetap terus dilanjutkan. Melihat hal tersebut terlihat jelas bahwa ruang yang dipahami sebagai produk politik lebih cenderung berpihak kepada legislator atau pemerintah.

Henri lefebvre juga mengungkapkan bahwa konteks keruangan mempunyai hubungan yang sangat erat dengan konsep ekonomi politik sehingga lingkungan dan alam yang terbentuk dengan sendirinya (alamiah) dapat dirusak oleh manusia dengan mudah jika hanya memikirkan kegiatan perekonomian saja³⁰. Hal ini dapat kita lihat dari adanya pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, dengan adanya pembangunan jalan tol ini memakan banyak sekali lahan pertanian dan memakan lahan permukiman warga dimana hal ini mampu mengubah makna dari

²⁹Gregory Bosquet. 2012. *Political Space in the Work of Henri Lefebvre: Ideology and Utopia*. Volume 5. Université Paris Ouest Nanterre. hlm.3, Loc. cit

³⁰Siti aminah, 2015, "konflik dan kontestasi penataan ruang kota surabaya" MASYARAKAT: JURNAL sosiologi, 20 (1): 59-79, Loc. cit

ruang itu sendiri (ruang alamiah menjadi ruang abstrak), selanjutnya dengan adanya pembangunan jalan tol ini juga memunculkan banyak sekali dampak kerusakan seperti pencemaran udara, memutuskan saluran irigasi dan lain sebagainya.

Adanya pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk ini selain ditujukan pemerintah untuk memenuhi sarana infrastruktur yang kurang, diharapkan juga mampu untuk memicu pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Nganjuk, dikarenakan dengan adanya sarana akses yang mudah dan memadai akan mampu memancing para investor untuk berkunjung dan menanamkan modalnya seperti dengan cara membangun industri. Hal inipun sejalan dengan pemikiran Henri Lefebvre yang mengungkapkan bahwa tata ruang yang dirusak karena kepentingan ekonomis hanya akan membuat makna ruang tersebut berubah menjadi ruang abstrak yang dialifungsikan manusia untuk kepentingan ekonomis tanpa memikirkan fungsi yang sebenarnya. Ruang abstrak tersebut dijadikan sebagai ruang pengeruk ekonomi yang tercermin sebagai ruang kapitalis untuk berbisnis, industri atau pembangunan perusahaan.

5.3 Relasi Kekuasaan Antar Aktor Dalam Pembangunan Jalan Tol Wilangan – Kertosono Di Kabupaten Nganjuk

Saat ini di Kabupaten Nganjuk sendiri sedang ada proyek pembangunan jalan tol yang merupakan bagian dari proyek nasional yaitu jalan tol Trans Jawa, dalam proses pembangunan jalan tol ini melibatkan banyak aktor, dan untuk mengetahui bagaimana relasi yang terjalin, peneliti akhirnya melakukan wawancara terhadap aktor – aktor yang terkait dalam pembangunan ini.

Pertama yaitu Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Nganjuk. Dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk, karena ini adalah bagian dari program nasional, pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah daerah ikut dilibatkan serta mempunyai tugas dan wewenang masing – masing. Adapun hasil wawancara dengan Pak Muji selaku Kepala bidang Perencanaan perekonomian dan Pembangunan :

“Dalam kaitannya dengan relasi kekuasaan atau koordinasi antar pemerintah, jadi begini. Pembangunan jalan tol di kabupaten nganjuk ini kan adalah bagian dari program nasional yaitu pembangunan jalan tol trans jawa, jadi peranan antar pemerintah pusat, provinsi dan daerah sangat dibutuhkan. Peranan pemerintah pusat dalam pembangunan ini adalah sebagai perencana atau perancang pembangunan jalan tol ini, terus pemerintah provinsi mempunyai peranan dalam perijinan pemanfaatan ruang dan daerah mempunyai peranan membantu dalam proses pembangunan di daerah seperti contoh dalam kaitannya dengan pembebasan lahan. Nah jadi seharusnya untuk mewujudkan pemabngunan yang baik, terencana dan mampu mencapai target, seharusnya diperlukan koordinasi yang terstruktur seperti contoh dilakukan rapat secara rutin atau berkala. Proses perencanaan dan pembangunan yang baik kan seperti itu, tapi itusemua dilakukan hanya di awal saja yaitu pada saat awal proses pembangunan dibicarakan panjang tol segini, lebar segini, ketinggian segini. Ini semua disepakati atau tidak jadi seperti itu, waktu awal bangun semuanya disesuaikan tapi setelah itu nggak pernah ada rapat-rapat lagi, kalau ada pertemuan ya pada saat ada masalah saja, ini saya ngomong prakteknya loh ya. Kalau teorinya ya seharusnya seperti itu, itulah salah satu kelemahan dari kita. Jadi bengini intinya sekarang pemerintah mempunyai rencana daerah mendukung, selama ada sesuatu yang bermasalah baru di rembuk dan selama tidak ada masalah ya tidak sampai kesana.”³¹

Selanjutnya yaitu Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Provinsi Jawa Timur, sama seperti Bappeda Kabupaten Nganjuk, pihak Bappeda provinsi Jawa Timur juga menjelaskan bahwa, pembangunan jalan tol yang ada di

³¹ Wawancara dengan Pak Muji. Op. cit

Kabupaten Nganjuk adalah bagian dari program nasional, dan disini pihak Provinsi juga menjelaskan bahwa tugas dan wewenangnya adalah berkaitan dengan perizinan pemanfaatan ruang. adapun keterangan dari MbK Putri selaku staf bidang perencanaan Bappeda Provinsi Jawa Timur :

“Kalau kewenangan provinsi dalam kaitannya dengan pembangunan tol ini ya kayak hal perijinan, jadi kayak penlok, IPM, ijin pemanfaatan ruang seperti itu mas, yang saya ketahui kan proyek pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk adalah pembangunan jalan tol yang melakukan kerjasama antar pemerintah dan kontraktor ya. Jadi antar pemerintah itu mempunyai tugas dan wewenangnya masing – masing mas. Contoh karena ini proyek dari pusat atau nasional, pemerintah pusat mempunyai tugas dalam perencanaan salah satunya dalam penentuan rute, kalau provinsi seperti yang saya jelaskan di awal tadi berperan dalam perijinan, dan karena ruas yang ada di nganjuk ini kerja sama antara kontraktor dan pemerintah, daerah mempunyai tugas dalam pembebasan lahan, soalnya setiap ruas itu tidak sama mas. Kadang ada yang semuanya itu diserahkan ke kontraktor pembebasan lahannya.”³²

Selanjutnya yaitu Dinas P2T (Panitia Pembebasan Tanah), dalam pembangunan jalan tol ini tugas pemerintah daerah adalah melakukan pembebasan lahan, untuk mempermudah hal tersebut akhirnya di bentuk panitia di Kabupaten Nganjuk untuk menangani pembebasan lahan jalan tol yang diberi nama P2T (Panitia Pembebasan Tanah). adapun keterangan dari Pak Tri selaku perwakilan dari P2T (Panitia Pembebasan Tanah) jalan tol :

“Pembebasan lahan secara struktural ketentuannya yang jelas dibuat melalui undang-undang harus diidentifikasi dulu, apa yang dibangun dalam kaitannya infrastruktur jalan ini adalah untuk kepentingan umum dan itu undang-undangnya ada dan kalau sudah bersinggungan dengan kepentingan umum maka yang melaksanakan pemerintah tidak ada kan swasta untuk kepentingan umum tidak ada toh, oleh karena itu

³² Wawancara dengan MbK Putri. *Op. cit*

maka dari pusat sampai daerah itu ada strukturnya, nah untuk dalam kaitannya pembebasan lahan jalan tol ini yang melakukannya adalah daerah dan akan kita koordinasikan dengan dinas-dinas yang terkait, seperti contoh jika melewati lahan pertanian akan kita koordinasikan dengan dinas pertanian, disini peran dari dinas pertanian adalah mendata lewat mana saja jalan tol ini berapa luas lahannya nah nantinya kitalah yang akan melakukan pembebasan.”³³

Selanjutnya yaitu Dinas PU Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol, Karena pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini adalah proyek pembangunan yang dilakukan kerjasama antara kontraktor dan pemerintah sehingga dibentuk panitia khusus untuk mengawasi pembanguan jalan tol yaitu Dinas PU Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol. adapun keterangan dari Mas Heri selaku perwakilan dari Dinas PU Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol :

“Untuk peranan sendiri kita kan sebagai pihak pelaksana ya, jadi kita sebagai pihak yang mengontrol, mengawasi dan bertanggung jawab penuh dalam hal pembangunan, jadi kita sebagai pihak yang setiap saat selalu berkoordinasi dengan pihak provinsi ataupun pusat, kita selalu rutin melaporkan bagaimana progres dari pembanguan, apa saja probem yang terjadi seperti itu.”³⁴

Kemudian, informan selanjutnya adalah Pak Suwito selaku masyarakat yang lahannya terkena dampak pembebasan jalan tol :

“Kalau sosialisasi iya mas, jadi gini mereka, pihak pemerintah langsung datang ke rumah-rumah warga yang lahannya terkena pembebasan lahan tol, entah mereka tahu dari mana detailnya kok bisa tahu lahan-lahan siapa saja yang terkena dampak pembangunan itu, mungkin mereka sebelumnya sudah melakukan pendataan dikecamatan atau balai desa, saya juga tidak tahu.”³⁵

³³ Wawancara dengan Pak Tri. *Op. cit*

³⁴ Wawancara dengan Mas Heri. *Op. cit*

³⁵ Wawancara dengan Pak Suwito. *Op. cit*

Melihat pendapat dari masyarakat tersebut terlihat jelas bahwa, pihak masyarakat dalam proses perencanaan pembangunan jalan tol tidak dilibatkan, mereka juga menjelaskan bahwa dalam proses pembebasan lahan pihak pemerintah langsung mendatangi rumah masyarakat dan langsung melakukan sosialisasi bahwa lahan masyarakat tersebut terkena pembebasan lahan tol.

Dari hasil wawancara berbagai informan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam proses pembangunan jalan tol yang ada di Kabupaten Nganjuk ini pemerintah pusat, provinsi, dan daerah mempunyai tugas dan wewenangnya masing-masing. Namun disini pihak Bappeda Kabupaten Nanjuk beranggapan bahwa relasi yang terjalin selama ini kurang berjalan dengan baik, karena pertemuan dan rapat secara rutin hanya dilakukan di awal perencanaan saja. Pada saat konstruksi di mulai rapat dan pertemuan tidak dilakukan lagi. Rapat dilakukan lagi hanya saat terjdi konflik saja. Dinas P2T (Panitia Pembebasan Tanah) berperan dalam pembebasan lahan dan merupakan badan yang dibentuk oleh pemerintah daerah. Selanjutnya PU Bina Marga (Pelaksana Pembangunan) jalan tol berperan dalam pengawasan pembangunan, dan dalam proses perencanaan pembanunan jalan tol, masyarkat tidak dilibatkan.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis penelitian terhadap tata ruang pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, peneliti dapat menyimpulkan bahwa :

1. Semua aktor yang terlibat dalam pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk menyatakan setuju dengan dibangunnya jalan tol di Kabupaten Nganjuk, karena diharapkan dengan adanya jalan tol di Kabupaten Nganjuk mampu memberikan manfaat terhadap Kabupaten Nganjuk. Namun disini ada perbedaan cara pandang antara pemerintah dan masyarakat. Dimana pemerintah berpandangan bahwa sudah memberikan ganti rugi lahan terdampak tol seadil mungkin dan berpedoman pada peraturan undang – undang yang berlaku, sedangkan masyarakat berpandangan bahwa ganti rugi yang ditetapkan kurang adil, karena belum sesuai dengan keinginan mereka.
2. Kontestasi tata ruang pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk diakibatkan oleh adanya perubahan pemanfaatan ruang di Kabupaten Nganjuk, yang bermula pada praktik spasial, dimana pihak pemerintah dan kontraktor membangun jalan tol diatas lahan masyarakat. hal ini mengakibatkan ruang (sawah dan permukiman) yang selama ini dimiliki oleh masyarakat Kabupaten Nganjuk diambil alih oleh pemerintah dan investor, dengan cara membelinya dan berubah menjadi jalan tol.

6.2 Rekomendasi

1. Dalam proses pembangunan, pemerintah Kabupten Nganjuk harus lebih memperhatikan kembali proses pemanfaatan ruang, apalagi jika itu berkaitan dengan sektor pertanian. karena berkaca dari adanya pembangunan jalan tol ini, yang memakan banyak sekali lahan pertanian. Jika hal tersebut terus dilakukan, Maka nantinya dapat mengancam sektor pertanian Kabupaten Nganjuk yang selama ini menjadi keunggulan dari Kabupaten Nganjuk.
2. Pemerintah daerah Kabupaten Nganjuk harus lebih tegas dalam menyaring program – program yang diluncurkan oleh pemerinta pusat ke daerah, apalagi jika program tersebut nantinya dapat merugikan dearah. Karena dari hasil wawancara saya terhadap pemerintah Kabupaten Nganjuk, selama ini jika pemerintah pusat mempunyai program, pemerintah daerah selalu mendukung.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Andrzej Zieleniec. 2007. *Space and Social Theory*. London: Sage Publication.

EM Lukman Hakim, 2011, Pengantar Administrasi Pembangunan, Yogyakarta, Ar-Ruzz Media.

Lisa Harrison, 2009, metodologi penelitian politik, jakarta, kencana prenatal media group

Prof. Dr. Sugiono, 2014, METODE PENELITIAN KUANTITATIF, KUALITATIF DAN R&D, Bandung, ALFABETA.

Sukardi, 2009, Metodologi Penelitian Pendidikan, Kompetensi, Dan Praktiknya, PT. Bumi Aksara.

Lexy J. Moleong, 2004, Metodologi Penelitian Kualitatif, PT Remaja Rosdakarya.

Muhammad Idrus, 2007, Metode Penelitian Ilmu – Ilmu sosial (pendekatan kualitatif dan Kuantitatif), UII Press: Yogyakarta.

Karya Ilmiah :

Gregory Bosquet. 2012. *Political Space in the Work of Henri Lefebvre: Ideology and Utopia*. Volume 5. Université Paris Ouest Nanterre.

Kosa Lazawardi, 2012, Ruang yang Tercipta oleh para Pesepeda (Studi Kasus: Bundaran Hotel Indonesia pada Acara Car free Day), Depok: UI.

Siti aminah, 2015, "konflik dan kontestasi penataan ruang kota surabaya" MASYARAKAT: JURNAL sosiologi, 20 (1).

Dokumen :

RENCANA TATA RUANG WILAYAH KABUPATEN NGANJUK TAHUN 2010-2030

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007, Pasal 2, Tentang Tata Ruang Wilayah.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005, Pasal 1, Tantang Jalan Tol

Bappeda. 2017. *Laporan Keterangan Pertanggungjawaban Bupati Nganjuk 2016*. Nganjuk.

Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Timur, 2018, Bahan Presentasi Trase Tol Ngawi – Kertosono

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Jawa Timur, 2018, Bahan Presentasi Tol Wilangan - Kertosono

Website:

Infronesia ,9 Ruas Jalan Tol Trans Jawa Era Presiden Jokowi, 2017, diakses di <http://infronesia.id/kolom/detail/19/9-Ruas-Jalan-Tol-Trans-Jawa-Era-Presiden-Jokowi> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

FAKTUALNEWS.com, Tembok Rumah Warga Retak, Buntut Pembangunan Proyek Tol Soker, diakses dari <https://faktualnews.co/2017/09/17/tembok-rumah-warga-retak-buntut-pembangunan-proyek-tol-soker/37573/> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

Detik.com, Selain Brebes, Ini Sentra Produksi Bawang Merah di Indonesia diakses dari <https://finance.detik.com/berita-ekonomibisnis/2939608/selain-brebes-ini-sentra-produksi-bawang-merah-di-indonesia> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

Survan Billahi,"Ulasan Terhadap Buku Space, Difference, Every Life Reading Henri Lefebvre", diakses dari, www.academia.edu, pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB

Abdul Najib, RENCANA TATA RUANG WILAYAH MENJAMIN KEPASTIAN HUKUM PELAKSANAAN PEMBANGUNAN DI KABUPATEN MUARA ENIM Diakses dari

http://www.nadjibsalatti.web.id/berita_detail/29/rencana_tata_ruang_wilayah
h pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00 WIB pukul

Republika.co.id, Jalan Tol Kunci Kemajuan Ekonomi Indonesia, Diakses di
<https://republika.co.id/berita/rol-to-campus/itb/14/04/09/n3ru0z-jalan-tol-kunci-kemajuan-ekonomi-indonesia> pada tanggal 10/01/2018 pukul 11.00
WIB



LAMPIRAN – LAMPIRAN

➤ Transkrip Wawancara Penelitian

a) Bappeda Provinsi Jawa timur

Aries : Sebenarnya apa tujuan dari adanya pembangunan jalan tol, apakah hanya sekedar untuk transportasi manusia ataukah ada kaitannya dengan struktur ekonomi ?

Mbk Putri : Nah jadi begini mas, kebetulan sekali kemarin itu habis ada rapat dari pusat berkaitan dengan jalan tol ini, nah sebenarnya tujuan utama dari adanya pembangunan jalan tol itu untuk pemerataan ekonomi dan mengurangi disparitas antar wilayah, karena itu trase jalan tol dalam penyusunannya itu diusahakan melewati kota-kota kecil kalau di Jawa Timur contohnya ya seperti Jombang, Nganjuk, Ngawi, Madiun dan seterusnya. Selain itu adanya jalan tol juga ditujukan untuk menjaga stabilitas antara pertumbuhan kendaraan dengan infrastruktur, karena salah satu pertimbangan dibangunnya jalan tol adalah kemacetan dan penuhnya jalan arteri, jadi seperti itu mas.

Aries : Dalam sebuah pembangunan jalan tol tentunya pasti membutuhkan lahan sebagai landasan berdirinya tol dan pasti akan memakan lahan masyarakat. Untuk kaitannya dengan pembebasan lahan pembangunan jalan tol, hal tersebut siapakah yang

berwewenang. pemerintah pusat, pemerintah provinsi, ataukah pemerintah daerah ?

Mbk Putri : Kalau pembebasan lahan itu biasanya ya tergantung badan pengusaha jalan tolnya, jadi misalnya dananya diambil dari APBN ya APBN lah yang membebaskan dalam hal ini yang dimaksud adalah pemerintah.

Aries : Kalau kewenangan pemerintah provinsi dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol itu apa mbk ?

Mbk Putri : Kalau kewenangan provinsi dalam kaitannya dengan pembangunan tol ini ya kayak hal perijinan, jadi kayak penlok, IPM, ijin pemanfaatan ruang seperti itu mas, yang saya ketahui kan proyek pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk adalah pembangunan jalan tol yang melakukan kerjasama antar pemerintah dan kontraktor ya. Jadi antar pemerintah itu mempunyai tugas dan wewenangnyanya masing – masing mas. Contoh karena ini proyek dari pusat atau nasional, pemerintah pusat mempunyai tugas dalam perencanaan salah satunya dalam penentuan rute, kalau provinsi seperti yang saya jelaskan di awal tadi berperan dalam perijinan, dan karena ruas yang ada di nganjuk ini kerjasama antara kontraktor dan pemerintah, daerah mempunyai tugas dalam pembebasan lahan, soalnya setiap ruas itu tidak sama mas. Kadang ada yang semuanya itu diserahkan ke kontraktor pembebasan lahannya.

Aries : Bagaimana relasi kekuasaan antara pemerintah Provinsi, pemerintah daerah dan masyarakat dalam proses pembangunan jalan tol ?

Mbk Putri : Kalau relasi sih biasanya, kalau jalan tol ini kan programnya nasional ya, jadi gini sebelum proyek dilaksanakan biasanya kan ada pembahasan trase, paling dari situ trasenya sebelah mana, trasekan yang tau daerah hanya daerahnya kan jadi kita mengundang kabupaten-kabupaten terkait sama kita memberikan fasilitas, untuk memfasilitasi pusat dan daerah.

Aries : Dari adanya program pembangunan jalan tol, terkhusus untuk ruas wilangan - kertosono apa saja problem yang terjadi ?

Mbk Putri : Kalau masalah konflik kita tidak tau secara mendetail ya, tapi secara umum biasanya konflik pembangunan jalan tol itu malah pembebasan lahan itu masalah utamanya, karena pembangunan jalan tol bisa terhambat bisa-bisa karena itu, kalau masalah konflik sih bisa anda tanyakan ke daerah lebih jelasnya, karena provinsi tidak menangani itu. Disini hanya berkaitan dengan ijin pemanfaatan ruang mas dan tidak berperan dala penyelesaian konflik. Untuk lebih jelasnya sih bisa anda tanyakan ke daerah langsung.

Aries : Apakah ada problem selain konflik, seperti yang bersifat teknis yaitu penentuan rute, daerah mana saja yang dilewati dll, contoh misalnya jalan tol ini melewati lahan-lahan produktif daerah.

Untuk menghindari agar lahan-lahan produktif tidak terdampak pembangunan jalan tol rute diputarkan atau dilewatkan daerah-daerah yang tidak produktif, ada nggak sih usulan seperti itu ?

Mbk Putri : Kalau masalah-masalah seperti itu sih kemungkinan ada mas, tapi itu semua kebanyakan yang mengetahui daerah, seperti yang saya jelaskan diawal tadi peran kami disini berkaitan dengan perijinan pemanfaatan ruang, tapi kemungkinan ada sih permasalahan-permasalahan seperti itu

Aries : Dalam kaitannya dengan penentuan rute jalan tol, biasanya pertimbangan apa saja yang dilakukan hingga sampai titik keputusan daerah yang akan dilewati tol ?

Mbk Putri : Ini sepengetahuan saya saja ya kalau berkaitan pertimbangan penentuan rute, biasanya sih kalau pertimbangan yang dilakukan itu sebisa mungkin rute dilewatkan daerah hutan atau sawah, karena daerah-daerah tersebut pembebasan lahannya tergolong lebih mudah dibandingkan melewati daerah penduduk seperti permukiman mas, memang terkadang ada saja konflik yang muncul tapi proses penyelesaiannya tidak sesuli daerah permukiman. karena kalau melewati permukiman itu pembebasan lahannya sulit sekaali karena pasti banyak sekli yang melakukan protes.

Aries : Selanjutnya apa implikasi dari adanya pembangunan jalan tol Kertosono – Ngawi, seperti dampak positif atau negatif dari adanya pembangunan jalan tol ?

Mbk Putri : Kalau dampak positif ya kembali lagi keawal yaitu peningkatan ekonomi sama kesejahteraan masyarakat, terus untuk minesnya itu pada saat ada tarif jalan tol yang terlalu mahal, contoh kayak kemarin itu tol Surabaya – Mojokerto dia tarifnya terlalu mahal, akhirnya Pak Gubernur meminta Pak Joko Widodo untuk mengkaji ulang harga tol tersebut, soalnya kasihan badan usaha jalan tolnya juga toh dia nggak laku ya mungkin seperti itu dampak negatifnya.

b) Dinas pekerjaan umum, cipta karya dan tata ruang Provinsi Jawa Timur

1. Pada saat datang kesana saya direkomendasikan untuk datang ke pihak pelakasaan yang ada dikabupaten nganjuk
2. Mendapatkan data tertulis dalam bentuk file

c) Bappeda Kabupaten Nganjuk

Aries : Melihat saat ini di Kabupaten Nganjuk sedang ada proyek pembngunan jalan tol yang akan menghubungkan antara Kertosono – Ngawi, sebenarnya apan tujuan dari jalan tol di kabupaten Nganjuk, apakah hanya untuk transportasi manusia ataukah ada kaitannya dengan struktur ekonomi ?

Pak Muji : Sebenarnya tujuan utama dari adanya pembangunan jalan tol matingan-kertosono yaitu berkaitan dengan aksesabilitas, kalau sudah aksesabilitas meningkat artinya pusat-pusat kegiatan produksi barang ataupun jasa tidak terlokalisasi di kota kalau aksesabilitas hanya

terpusat saja kan nantinya hanya terjadi proses urbanisasi saja, orang hanya akan pada kekota saja sementara desa tidak akan ada orangnya. Contoh sekarang lulusan SMA rata-rata pasti akan lari ke pabrik-pabrik semua kan, dan itu pasti larinya langsung ke surabaya dimana disana banyak sekali industri-industri, karena aksesnya bagus dan sudah di rencanakan kemudian dibarengi dengan UMK (UPAH MINIMUM KABUPATEN) atau UMR (UPAH MINIMUM REGIONAL) Nah sekarang disana kan pada muahal nah sekarang pada pindah-pindah untungnya sekarang aksesnya sekarang sudah terencana dan bagus-bagus otomatis pabrik-pabrik pada pindah kemana-mana mulai dari nganjuk, jombang, ngawi, madiun. Nah dengan sendirinya kan urbanisasi sudah mulai berkurang dengan sendirinya, nah pada intinya tujuan utamanya itu untuk peningkatan aksesabilitas yang jelas, jadi sistem jalan nasional ini sudah padat mangkanya perlu ini. Tol itu kan jalan yang berbayar tau saat memasuki gerbang tol pengendara dikenakan pajak tol, lah inikan investor semua bukan dana negara. Jadi dijual ke investor semua terus dibangun. Namun daerah memfasilitasi tidak sama maksudnya tidak sama tiap ruas, kadang semua swasta, pembebasan lahannya swasta, dibangun ya swasta, tapi ada yang tidak laku kayak nganjuk kan termasuk ruas yang tidak laku jadi apa, pembebasannya negara yang dibangun swasta padahal yang paling macet di nganjuk orang kan melihatnya tidak kompleks tidak tuntas padahal nganjuk kan jalan satu-

satunya kalau tidak ada tol kan pasti muacet, nah kalau macet kan pasti masuk tol artinya kan analisa swasta ini kurang pas, nah tujuan tol itu yang itu kalau menurut saya. Peningkatan aksesibilitas terus kalau aksesibilitas meningkat pusat-pusat pertumbuhan pasti kan bisa terdistribusi, kalau pusat-pusat pertumbuhan terdistribusi investasi kan akan masuk semua, tenaga kerja juga akan masuk nah akan berkuranglah urbanisasi, nah kalau itu semua sudah terdistribusi otomatis kabupaten akan naik semua artinya, PAD (PENDAPATAN ASLI DAERAH)

Aries : Dalam pembangunan jalan tol di kabupaten Nganjuk tentunya pasti membutuhkan lahan sebagai landasan berdirinya jalan tol, untuk pembebasan lahan sendiri yang mempunyai wewenang untuk melakukan hal tersebut siapa, pemerintah daerah, provinsi, atau pusat ?

Pak Muji : Nah kalau masalah kaitannya dengan pembebasan lahan itu tergantung bagaimana kontrak yang dibuat antara kontraktor dengan pemerintah, karena terkadang ada yang menangani kontraktor semua bahkan kaitannya dengan pembebasan lahan. Ada juga yang diakibatkan oleh lahannya tidak laku akhirnya lahannya yang membebaskan negara dan pembangunannya dijual akhirnya yang menangani pembangunan swasta. Nah untuk kabupaten nganjuk dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol ini membantu penanganan pembebasan lahan, dan dibentuk panitia khusus untuk menangani hal

ini yang diberi nama P2T (panitia pembebasan tanah) yaitu membantu pendataan, nah bila ada kaitannya melewati jalan yang mendata nanti ya PU jalan, bila melewati pemukiman yang mendara ya PERKIM, ada yang melewati lahan yang mendata ya pertanian, ada yang melewati perkebunan yang mendata perkib, nah itu diitung semua setelah itu di kalimkan yang terkena imbas sekian hektar, sekian pohon, sekian rumah dan ini nanti diganti semua daerah hanya membantu itu membantu data membantu jadi panitia itu. Yang membayar ya pusat semua.

Aries : Dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol kertosono – ngawi bagaimana relasi kekuasaan antar pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah daerah ?

Pak Muji : Dalam kaitannya dengan relasi kekuasaan atau koordinasi antar pemerintah, jadi begini. Pembangunan jalan tol di kabupaten nganjuk ini kan adalah bagian dari program nasional yaitu pembangunan jalan tol trans jawa, jadi peranan antar pemerintah pusat, provinsi dan daerah sangat dibutuhkan. Peranan pemerintah pusat dalam pembangunan ini adalah sebagai perencana atau perancang pembangunan jalan tol ini, terus pemerintah provinsi mempunyai peranan dalam perijinan pemanfaatan ruang dan daerah mempunyai peranan membantu dlam proses pembangunan di daerah seperti contoh dalam kaitannya dengan pembebasan lahan. Nah jadi seharusnya untuk mewujudkan pemabngunan yang baik, terencana

dan mampu mencapai target, seharusnya diperlukan koordinasi yang terstruktur seperti contoh dilakukan rapat secara rutin atau berkala. Proses perencanaan dan pembangunan yang baik kan seperti itu, tapi itu semua dilakukan hanya di awal saja yaitu pada saat awal proses pembangunan dibicarakan panjang tol segini, lebar segini, ketinggian segini. Ini semua disepakati atau tidak jadi seperti itu, waktu awal bangun semuanya disesuaikan tapi setelah itu nggak pernah ada rapat-rapat lagi, kalau ada pertemuan ya pada saat ada masalah saja, ini saya ngomong prakteknya loh ya. Kalau teorinya ya seharusnya seperti itu, itulah salah satu kelemahan dari kita. Jadi bengini intinya sekarang pemerintah mempunyai rencana daerah mendukung, selama ada sesuatu yang bermasalah baru di rembuk dan selama tidak ada masalah ya tidak sampai kesana.

Aries : Ada nggak sih perwakilan pusat yang langsung kesini pak ?

Pak Muji : Pada waktu perencanaan yang baru bikin ini kita diundang, ditawarkan ke kita, inilo akan melewati daerah ini saja, terus pas mau waktu amdal kita diundang juga konsultasi publik, nanti waktu mau mulai mendata kita diundang juga, tapi waktu bangunnya udah nggak pernah diundang, waktu perencanaan ya muntuk-muntuk tapi waktu sudah dibangun sudah ada pemenangnya yang namanya rekanan itu tidak mungkin dia bolak-balik ngundang orang daerah dia juga berhitung mungkin ya, kalau bolak balik ngundang daerah pasti akan ngeluarin uang hadir lah, uang ini, uang itu mungkin kan seperti itu

semakin banyak mengundang kan semakin banyak pengeluaran, minimal makan dan minum, tapi salah seperti itu seharusnya kita juga diberitahu bagai mana prosesnya dari awal sampai akhir bukan hanya pada saat ada masalah saja kita dilibatkan, jadi pada saat ada tuntutan kita dilibatkan, ada jalan rusak kita dilibatkan, seperti itu. Tapi pada saat ada masalah saja kit diundang. Terus kemarin ada ribut di DPR terkait ngguyangan keutara 2x.

Aries : Terus siapa saja yang dilibatkan dalam pertemuan tersebut ? pihak pemerintah saja atau masyarakat juga dilibatkan ?

Pak Muji : Kalau ada masalah masyarakat pasti ikut, kan adanya masalah gara-gara adanya tuntutan dari masyarakat, tapi masyarakat dibawah lo ya, tapi kalau tuntutan jalan rusak besar seperti umum atau kabupaten yang nggak diajak, soalnya nnti kalau yang seperti itu ya kita yang terkait secara langsung. Seperti dinas PU dan asisten bank, tugas bank sendiri untuk memonitotring waktu pelatihan, bappeda waktu perencanaan, PU yang membangun. Nah itu asisten-asisten yang terkait.

Aries : Dari adanya proyek pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk konflik apa saja yang ditimbulkan ?

Pak Muji : Kalau ngomongin konflik dari adanya proyek tol ini banyak dan panjang banget mas saya ceriytain sekilas dan inti-intinya saja ya, dalam sebuah proses pembangunan tentunya pasti akan ada pihak yang mendukung atau tidak mendukung dan setuju atau tidak setuju, nah adanya konflik itu kan muntuncul dari dua hal itu setuju dan tidak

setuju. Kalau masalah pembangunan jalan tol masalah pertama yang muncul atau utamanya pasti berkaitan dengan pembebasan lahan, karena terkadang ada masyarakat yang merasa kurang puas dari adanya harga ganti rugi yang ditetapkan. Tapi untuk masalah pembebasan lahan sudah hampir selesai karena kemarin semuanya diselesaikan di pengadilan dengan menerapkan asas konsinyasi yaitu jika kita sudah berhasil menguasai atau membebaskan 70% lahan dalam 1 ruas kita dapat menyelesaikan masalah sisanya dipengadilan dengan ketentuan ganti rugi ditentukan oleh negara berdasarkan harga yang berlaku pada umumnya. Jadi penyelesaiannya dipengadilan, untuk lahan pertanian yang bermasalah sendiri terletak di Ds. Bungur Kec. Sukomoro, Ds Kedungsuko Kec. Sukomoro, Ds. Sambirejo Kec. Tanjunganom, Ds Pisang Kec. Patianrowo

Pak Muji : Kemarin juga yang paling sulit itu malah pembebasan tanah wakaf dan tanah kas desa dikarenakan tanah wakaf ini adalah tanah yang diatasnya berdiri masjid yang menjadi tempat suci atau tempat ibadah, memang seharusnya tidak sepantasnya tempat-tempat seperti ini dirobohkan, seharusnya rutenya lebih baik diputarkan dan dilewatkan tempat lain, tapi bagaimana lagi tugas kita adalah jika pusat mempunyai program kita mendukung dan kita hanya membantu proses pembebasan dan penyelesaian konflik, jadi permasalahan – permasalahan seperti ini tidak mungkin asas ganti rugi yang di berlakukan sama dengan ganti rugi lahan pertanian yang diselesaikan di

pengadilan, nah akhirnya proses penyelesaian tanah wakaf ini sampai mengundang BWI (Badan Wakaf Indonesia) dan dilakukan musyawara bersama dengan badan-badan yang terkait dan titik temu dari konflik ini adalah pihak masyarakat bersedia tanah ini dibebaskan tetapi dengan syarat pihak pemerintah harus mencarikan lahan ganti rugi dan diatasnya harus dibangun masjid pula dan pihak masyarakat bersedia masjid diratakan setelah masjid yang baru selesai dibangun setidaknya sampai bisa dipakai meskipun belum selesai secara keseluruhan. Untuk kasus tanah wakaf ini terletak di Ds. Sumberejo, Kec. Tanjunganom dan Ds. Kelokolegi, Kec. Baron

Pak Muji : Permasalahan selanjutnya yaitu berkaitan dengan tanah kas desa, karena ini merupakan tanah kas desa dan ini di kelola oleh desa demi keuntungan desa sangat sulit melakukan pembebasan lahan ini, karena pihak masyarakat tidak mau melepaskan lahan ini, proses penyelesaiannya pun dilakukan dengan musyawarah yaitu pihak masyarakat rela melepas lahan ini asalkan pihak pemerintah mau mencarikan lahan pengganti tanah kas desa ini dan lahannya pun tidak boleh diluar desa tersebut, tanah kas desa ini terletak di Ds. Mojo rembun, Kec. Rejoso, Ds. Sukorejo, Kec. Rejoso dan Ds. Kedung rejo, Kec. Tanjunganom

Aries : Dari adanya proyek pembangunan jalan tol ini, problem apa saja yang ditimbulkan, Apakah ada problem selain konflik seperti yang bersifat teknis yaitu penentuan rute, daerah mana saja yang dilewati dll,

seperti contoh kalau di kabupaten nganjuk daerah sukomo, agar tidak memotong atau memakan lahan produktif diputar ke daerah lain yang lahannya gersang atau kurang produktif ?

Pak Muji : Nggak ada mas, jadi gini trase itu yang merancang adalah pemerintah pusat, jadi gini intinya mereka itu mencari tempat yang paling tidak banyak bersinggungan dengan masyarakat, dan yang dicari adalah sawah atau hutan, kalau umpamanya mencari lahan yang tidak produktif ya muter jauh dan panjang, memang seharusnya teorinya begitu mas, Sebisa mungkin seharusnya tidak melewati daerah-daerah produktif karena itu juga akan merugikan daerah, tapi itu hanya dijadikan sebagai teori saja tapi prakteknya tidak ada. Itu semua hanya menjadi omong kosong, contohnya di daerah nganjuk ini rata-rata daerah subur ini, intinya teori tersebut hanya omong kosong semua ini, intinya kalau mau nyari lahan yang produktif seharusnya dilewatkan pinggir-pinggir hutan atau gunung sana tapi nanti itu akan terlalu panjang.

Aries : Dalam kaitannya pembangunan jalan tol di kabupaten nganjuk khususnya ruas mantingan-kertosono apa saja sih peranan dari kontraktor ?

Pak Muji : Nah untuk kontraktor sih mestinya hanya berkaitan dengan pembangunan saja, karena pelaksananya kan ada sendiri, panitia pembebasan lahan kan ada sendiri, nah untuk jalan jalan yang rusak ini yang menanggung adalah pelaksana dan dalam prakteknya

pelaksana pasti mempunyai untung yang banyak dia kan pasti nyuri-nyuri juga, seandainya ada jalan rusak atau jembatan putus kalau tidak ada tuntutan atau protes pasti pihak pelaksana pasti akan diam saja, nah untuk yang di nganjuk sendiri kontarktor yang menangani ada 3 yaitu, CRBC itu dari swasta atau cina, terus Wskita Kraya dan Wijaya Karya itu dari BUMN.

Aries : Untuk penentuan rute jalan tol sendiri pertimbangan apa saja yang dilakukan hingga sampai titik keputusan daerah yang akan dilewati tol dan Dalam penentuan rute siapa saja aktor yang dilibatkan ?

Pak Muji : Yang saya ketahui pertimbangan utama yang dilakukan dalam penentuan rute atau trase tol yaitu seenggaknya jangan sampai melewati rumah atau permukiman karena kalau melewati permukiman pasti akan sulit sekali kan melakukan pembebasan lahan, pasti banyak sekali orang yang tidak rela rumahnya diratakan. Nah itu penentuan rute sebisa mungkin jangan melewati permukiman karena itu pasti melewati daerah pertanian atau hutan, karena pembebasan lahan daerah pertanian atau hutan lebih mudah daripada permukiman.

Pak Muji : Untuk kaitannya dengan penentuan rute yang menentukan itu pusat mas, jadi pusat pada awal rapat perencanaan itu sudah membawa trase baru dirapatkan bersama pemerintah pusat, provinsi dan daerah dalam rapat tersebut berisi bahwa pusat mempunyai program akan dibangun jalan tol di kabupaten nganjuk, nah seperti yang saya katakan tadi disini daerah hanya berperan sebagai pembantu dalam hal pembebasan

lahan dan bila ada konflik yang terjadi di daerah pemerintah daerah membantu untuk menyelesaikan.

Aries : Selanjutnya apa implikasi dari pembangunan jalan tol Kertosono – Ngawi, seperti manfaat atau dampak positif yang ditimbulkan dari adanya proyek pembangunan jalan tol ini ?

Pak Muji : Untuk dampak positifnya ya seperti yang saya jelaskan seperti di awal tadi, seperti tujuan dibangunnya jalan tol, dampaknya ya seperti itu kemacetan pasti akan berkurang, aksesabilitas tinggi dan cepat, kemana-mana cepet kalau ini nanti selesai surabaya nganjuk saja cuman 1 jam dari yang biasanya 3,5 jam kalau tidak macet, kalau macet ya bisa lebih 4 jam lah. Bahkan jakarta yang biasanya ngebut 15 jam mungkin bisa di tempuh dengan 10 jam. Selanjutnya berkaitan dengan pemerataan infrastruktur, kalau infrastruktur sudah merata apa-apa kn jadi ikut terdistribusikan mengutrangi urbanisasi juga karena pabrik-pabrik pada keluar sama seperti yang saya jelaskan di awal tadi jadi jarak antara desa dan kota itu semakin tidak ada. Artinya perkembangan jadi merata. Intinya kalau aksesibilitas bagus pasti semua sektor akan mengikuti baik dari wisata, perdagangan dan lain-lain.

Aries : Selanjutnya dampak buruk apa saja yang ditimbulkan dari adanya pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk dan hal tersebut meliputi apa saja?

Pak Muji : Dalam pembangunan jalan tol dampak yang paling umum ditimbulkan adalah kerusakan jalan, karena tol itu muatannya berat-berat sekali seperti paku bumi ataupun material, lalu selanjutnya berkaitan dengan saluran irigasi kan di nganjuk ini kebanyakan jalan tol itu melewati lahan pertanian pastinya banyak sekali saluran irigasi yang terputus, selanjutnya akibat dari adanya pemasangan paku bumi yang dekat sekali dengan permukiman ada beberapa rumah juga yang temboknya retak akibat tidak kuta menahan getaran pemasangan.

Aries : Bagaimana strategi pemerintah Nganjuk untuk mengatasi permasalahan tersebut ?

Pak Muji : Dari dampak-dampak tersebut tentunya apsti masyarakat tidak akan diam saja dan melakukan aksi tuntutan karena mereka merasa dirugikan, nah dari tuntutan-tuntutan tersebut akhirnya pemerintah kabupaten nganjuk melakukan musyawarah denga badan atau orang-orang yang terkait, akhirnya semua permasalahan tersebut sudah menemukan titik temu yaitu pihak pelaksan pembangunan jalan tol bersedia melakukan gantirugi dari dampak-dampak yang ditimbulkan dan semua permasalahan tersebut pendataannya diserahkan kepada dinas-donas terkait.

Aries : Apasih harapan pemerintah kabupaten nganjuk dengan adanya pembangunan jalan tol?

Pak Muji : Harapan kita dengan adanya jalan to ini ya ada gunanya untuk kita, bukan hanya kita dilewati tapi bisa mengambil manfaat yaitu

memanfaatkan kemudahan akses untuk kemajuan kita. Didalam tataruang kita kan udah meng uploadkan industri, dan itusemua karna sudah terencana jadi kta sudah punya gambaran, ya dulu kaitannya dengan sekolah sebelum kita menetaokan industri kita sudah mrencanakan bagaimana kedepannya sehingga pada saat industri sudah mulai masuk kita dapan memfasilitasi dan banyak daerah atau kabupaten yang tidak merencanakan dan akhirnya mereka repot kan, jadi pada saat ada investasi masuk rencana tata ruangnya tidak memfasilitasi itu yang jadi masalah, nah lahan-lahan kita kan banyak sekali contoh pertanian, ada yang lahan produktif dan ada lahan yang kuaran produktif nah dari lahn pertanian kan yang kita korbakan hanya berrapa persennya saja, tapi itu terbayar dari manfaat yang kita ambil contoh untuk industri gampangannya kita berkorban 1 hektar, tanah satu hektar kalau bagus itu kita dapat 7 ton 7 ton itu kira-kira bisa buat makan 10 KK dalam 1 tahun nah kalu dibuat pabrik itu nanti bisa buat memperkejakan berapa orang, banyak sekali kan, itu untuk yang kerja saja blm dampaknya nanti sektor-sektor lain kan akan tumbuh semua, nah itu harus kita pikirkan artinya rata-rata kota seperti itu memang berubahnya seperti itu yang penting kita selektif. Biarpun kita harus mengorbankan dan memang kita harus berkorban dari berkorban ini. Memang lahan nantinya kita akan berkurang 20 thn kedepan kan kita rencanakan 20 ribu hektar misalnya itupun ada yang teknis dan non teknis tapi kalu rencana sekian ribu hektar ini

terlaksana kan bisa menangkap orang bekerja itu sekian puluh ribu, inikan pemicu besar sektor-sektor lain berkembang mulai dari perumahan, ekonomis semuanya pasti akan berkembang nah kita juga kan punya lahan yang tidak produktif yang dibuat uruk-uruk. Itu banyak ratusan hektar juga nah itu nanti harapan kita isa menjadi penggantinya itu, iruk diwilayah kita itu mungkin 25 tempat ada satu tempat ada yang 5 hektar ada yang 10 hektar banyak kan, nah kalau sesuai ketentuan setelah diuruk direklamasi harus menjadi sawah kan sawah ada penggantinya, jadi begitu lahan kura nggak papa tapi kekurangannya itu kita mendapatkan lebih karena kita ada infrastruktur itu tdi, kalau menurut saya ya tidak haram dan memang harus begitu dan kalau kita membatasi diri tidak boleh ada industri kan jadi repot juga urbanisasi akan jalan terus dan sektor lain tidak akan berkembang dan sektor lain tidak ada yang bisa diandalkan. Terus kemarin juga ada masalah didesa juga kkita sudah plot lahan sawah ada yang teknis ada yang non teknis sebagian ini untuk industri, nah ada orang yang nggak mau dan alasannya macam-macam, dan harapannya seperti yang saya katakan tadi 100 ru dapat 1 ton per bulan, 1 ton kalau dijual laku 5 juta dan 5 juta kalau digai 3 hanya 1,5 jutaan lah, 1 juta dimakan 1 keluarga kalau begitu ingin sejahtera bagaimana kan nggak mungkin 1 bualan hanya 1,5 juta tidak mungkin aka sejahtera kalau seperti itu. Petani itu mas kalau lahannya kecil tidaka akan pernah sejahtera kecualai kalau punya anak dan anak-

anaknyanya kerja dan anak-anaknyanya membantu orang tuanya. Jadi kalau menurut saya seharusnya petani tersebut melepaskan lahennya dan dibangun sebagai lokasi industri karena jika petani tersebut terus mengandalkan lah tersebut beliau tidak akan pernah sejahtera. Mending mengorbankan tanah sedikit tapi manfaatnya banyak, kan ini tujuannya untuk semua orang.

Aries : Nah jadi ada nggak sih pak kaitannya pembangunan jalan tol di kabupaten nganjuk ini dengan pengembangan daerah industri yang sedang dilaksanakan kabupaten nganjuk saat ini ?

Pak Muji : Tentu saja ada, kita akan memanfaatkan sarana akses tersebut semaksimal mungkin, karena jika kita menjual daerah yang tidak produktif ke industri untuk membangun jalannya saja kita akan menghabiskan dana yang besar sekali, jadi kita manfaatkan saja sarana akses yang ada dan kita akan mencari tempat yang pas sekiranya kalau dijual itu laku, dijual pada investor itu tertarik disini, jadi begitu.

d) Dinas pekerjaan umum bina marga (panitia pembebasan tanah)

Aries : Sebenarnya apa tujuan dari pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk ini ?

Pak Tri : Kalau tujuan utama pembangunan jalan tol saya rasa kamu biasa lihat di internet atau web-web kementerian ya itu banyak sekali, nah kalau berdasarkan pemahaman kita tujuan dari pembangunan jalan tol itu untuk meningkatkan sarana aksesibilitas nasional, jadi melalui

pembangunan infrastruktur itu diharapkan kegiatan-kegiatan ekonomi terus berputar. Kalau tujuan untuk daerah sendiri ya dengan adanya jalur tol ini mampu untuk meningkatkan perekonomian daerah dan nantinya berdampak kepada kesejahteraan masyarakat.

Aries : Nah kalau dihubungkan dengan proses perkembangan industrialisasi di nganjuk saat ini sebenarnya ada kaitannya nggak sih pak ?

Pak Tri : kalau kita kaitkan dengan hal tersebut tentu saja akan berkaitan sekali, karena dengan adanya sarana akses yang mudah tentunya pasti akan mampu menarik para investor, nah kalau kita lihat secara umum kan kebanyakan juga di samping-samping ruas jalan tol banyak sekali industri yang berdiri mas, jalan tol itu dekat sekali dengan zona-zona industri.

Aries : Dalam sebuah pembangunan jalan tol tentunya pasti membutuhkan lahan sebagai landasan berdirinya tol dan pasti akan memakan lahan masyarakat, untuk kaitannya dengan pembebasan lahan pembangunan jalan tol, hal tersebut siapakah yang berwenang. pemerintah pusat, pemerintah provinsi, ataukah pemerintah daerah ?

Pak Tri : Pembebasan lahan secara struktural ketentuannya yang jelas dibuat melalui undang-undang harus diidentifikasi dulu, apa yang dibangun dalam kaitannya infrastruktur jalan ini adalah untuk kepentingan umum dan itu undang-undangnya ada dan kalau sudah bersinggungan dengan kepentingan umum maka yang melaksanakan pemerintah ndak ada kan swasta untuk kepentingan umum ndak ada toh, oleh karena itu

maka dari pusat sampai daerah itu ada strukturnya, nah untuk dalam kaitannya pembebasan lahan jalan tol ini yang melakukannya adalah daerah dan akan kita koordinasikan dengan dinas-dinas yang terkait, seperti contoh jika melewati lahan pertanian akan kita koordinasikan dengan dinas pertanian, disini peran dari dinas pertanian adalah mendata lewat mana saja jalan tol ini berapa luas lahannya nah nantinya kitalah yang akan melakukan pembebasan.

Aries : Seperti apa teknis pembebasan lah yang dilakukan oleh pihak P2T (Panitia Pembebasan Tanah) ?

Pak Tri : Untuk teknis pembebasan lahan sendiri itu kami koordinasikan dengan pihak pelaksana pembangunannya, yang pertama itu kami melakukan proses pendataan lahan siapa saja yang terkena dampak pembangunan, selanjutnya kami melakukan sosialisasi dengan pihak atau masyarakat yang lahannya terkena rancangan trase pembanguan jalan tol dengan inti pembahasannya yaitu terkait harga dan luas lahan yang akan di bebaskan, selanjutnya kami menampung semua pendapat warga dan kami pun memberikan pendapat kami juga jika dalam hal itu masih belum menemukan kesepakatan, kami akan melakukan tahap terakhir pembebasan lahan yaitu semuanya akan di tentuka oleh pengadilan berdasarkan atauran aatau ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Aries : Selanjutnya pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk ini kan adalah salahsatu bagian dari proyek pembangunan nasional ya,

yaitu jalan tol trans jawa, seperti apa sih pak relasi kekuasaan antar pemerintah pusat, provinsi dan daerah dalam kaitannya pembangunan jalan tol ini ?

Pak Tri : Karenan pembangunan jalan tol ruas wilangan – kertosono ini bagian dari proyek nasional ya, jadi dalam pembangunannya kita selalu melakukan proses koordinasi secara berkala antara pusat, provinsi dan daerah, jadi begini trase itu kan yang menentukan adalah pusat, terus pusat meminta kepada provinsi kebutuhan lahan, kan yang memberikan ijin pemakaian lahan itu provinsi, selanjutnya barulah proses pelaksanaannya dan pembebasan lahannya dilakukan di daerah. Jadi kita selama ini terus melakukan hubungan agar nantinya tidak terjadi timpang tidih kewenangan. Yang saya ketahui sih seperti itu mas, tapi pada intinya kan ini adalah kantor pembebasan tanah, jadi tugas utama kita ya berkaitan dengan pembebasan lahan, mungkin lebih jelasnya hal – hal seperti itu sampean tanyakan ke Bappeda karena mereka pihak yang lebih tau tentang hal seperti itu.

Aries : Dari awal pembangunan jalan tol di kabupaten nganjuk sampai saat ini konflik apasaja yang ditimbulkan ?

Pak Tri : Untuk konflik yang pertama yaitu berkaitan dengan pembebasan lahan, untuk hal ini banyak sekali isu yang beredar terutama berkaitan dengan nilai harga ganti rugi lahan dan kemudian itu dikembangkan, terus isu lainnya yaitu berkaitan dengan tanah produktif, yang ketiga juga ada isu yang tidak menguntungkan masyarakat, pada intinya dari

semua itu mereka tidak puas dengan harga ganti rugi yang ditetapkan oleh pemerintah, padahal pemerintah dalam menentukan nilai ganti rugi kan tidak asal-asalan ya tapi dari berbagai pertimbangan dan ketentuan yang berlaku.

Aries : Melihat peliknya masalah tersebut strategi apa yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengatasi permasalahan tersebut ?

Pak Tri : Ya untuk mengatasi permasalahan tersebut kita pertama melakukan sosialisasi mulai dari awal yaitu penetapan lokasi, prosedur dan ketentuan yang digunakan, undang-undang yang harus dipatuhi oleh semua orang, karena undang-undang itu tidak hanya dipatuhi oleh pelaksananya tetapi oleh juga oleh yang terkena misalnya dia membawa isu tidak adil, nah tidak adil ini dasarnya apa kalau dasar yang mereka pakai adalah undang-undang kita juga memakai undang-undang, selanjutnya kita sampaikan hak-haknya kita sampaikan juga kewajiban kita, pada intinya kalau mereka mau melakukan tuntutan itu harus berdasar agar kita juga mampu memberikan penyelesaian yang baik. Tapi kalau mereka terus melakukan tuntutan tanpa dasar yang kuat ya semuanya kita tentukan dipengadilan.

Aries : Selanjutnya pertimbangan apa saja yang dilakukan dalam kaitannya penentuan rute jalan tol ?

Pak Tri : Kalau penentuan rute itu secara teknis berdasarkan titik koordinat, ya ditentukan dari aspek geografis ataupun demografis, kalau geografis itu tanahnya sedapat mungkin akan menghindari lahan-lahan produktif

kalau secara demografis itu yang tidak padat penduduknya, nah itu kalau bisa ya menghindari daerah-daerah permukiman yang padat penduduk pada intinya mempermudah akses seperti itu, dan itu semua yang memproses pusat dan provinsi kalau kabupaten tidak.

e) Dinas pekerjaan umum Bina Marga (pelaksana pembangunan)

Aries : Melihat saat ini di Kabupaten Nganjuk sedang ada proyek pembangunan jalan tol yang akan menghubungkan antara Kertosono – Ngawi, sebenarnya apa tujuan dari jalan tol di kabupaten Nganjuk, apakah hanya untuk transportasi manusia ataukah ada kaitannya dengan struktur ekonomi ?

Mas Heri : Kalau ngomongin Tujuan dari adanya pembangunan jalan tol banyak dan panjang sekali dan gak akan selesai-selesai nanti, ini saya jawab sesuai sepengetahuan saya saja ya, tujuan dibangunnya jalan tol di kabupaten nganjuk adalah yang pertama tentunya pasti untuk memenuhi kapasitas jalan di kabupaten nganjuk, karena seperti yang kita ketahui pertumbuhan antara kendaraan dan jalan saat ini tidakimbang.

Aries : Lalu selanjutnya apakah ada kaitannya dengan struktur ekonomi dibalik pembangunan jalan tol di kabupaten Nganjuk ?

Mas Heri : iya pasti, tentu, tergantung dari sisi mana kita melihatnya seperti contoh dari adanya pembangunan gedung yang besar seperti hotel

dibalik itu pasti ada struktur ekonomi yaitu untuk mendapatkan keuntungan, namun hal tersebut tidak dapat didapatkan secara langsung namun membutuhkan proses. Nah dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol hampir sama, dikarenakan setiap melewati gerbang tol pengendara diwajibkan membayar pajak tol dan untuk mendapatkan keuntungan ekonomi dari adanya tolpun membutuhkan proses.

Aries : Dalam sebuah pembangunan jalan tol tentunya pasti membutuhkan lahan sebagai landasan berdirinya tol dan pasti akan memakan lahan masyarakat, untuk kaitannya dengan pembebasan lahan pembangunan jalan tol, hal tersebut siapakah yang berwenang. pemerintah pusat, pemerintah provinsi, ataupun pemerintah daerah ?

Mas Heri : Sebenarnya gini ya, kalau kewenangan, njenengan tahu nggak konsep jalan tol itu kayak gimana? jalan tol itu kan jalan yang dibangun antara kerjasama pemerintah dan investor, sebenarnya kalau negara kita kaya itu nggak perlu investor, bangun aja jalan baru bebas tarif selesai, karena negara kita yang nggak mampu membayar akhirnya terjadi kerjasama, dan lucunya dulu kerjasama yang terjadi dengan swasta dulu hanya dengan jasa marga, ketika jasa marga dengan kemampuan keuangannya pertumbuhan tol baru di Indonesia itu sangat lambat, lalu selanjutnya saya nggak tahu mulai kapan lagi investor baru mulai masuk di ruas kertosono-solo ini. Nah dulu kan besik desain tol dari Jakarta sampai Surabaya dan itu lama sekali kalau

nggak salah dari 80an, intinya dulu untuk yang di ruas kertosono-solo untuk menggait investor asing, tetapi ternyata setelah mulai 2008 itu investor asing itu nggak bergerak sampai tahun 2015an, nggaktau akhirnya mulai tahun 2014 BUMN mulai bersinergi gitu dan akhirnya investornya diambil oleh jasa marga dan waskita di solo-kertosono, intinya investornya sekarang orang-orang indonesia sendiri konsepnya pembebasan lahan itu kan semuanya fasilitasnya harus dikuasai oleh negara tidak boleh vasilitas umum itu dikuasai oleh swasta,swastanya kan hanya bikin jalannya saja. Mangkanya kerjasama operasionalnya mereka bangun, tanah setausaya karena luasnya inikan ada itung-itungan ekonomisnya, saya investasi untuk jalan kertosono-solo mau berapa triliun, termasuk tanahnya mungkin 10 triliun, ini nggak ada yang mau, kalau seandainya 35 tahun nggak balik. Nah kalau begini kan pemerintah harus mendampingi, pemerintah hanya mengadakan pembebasan lahan, jadi investor murni hanya untuk pembangunan visiknya. Tetapi kemarin dinilai fisik itu mereka juga itung-itungan ini belum masuk nggak ada investor yang tertarik. Akhirnya ada beberapa ruas di solo kertosono ini sepanjang nganjuk ini di ruas kami ini yang mengerjakan pemerintah konstruksi strukturnya, mangkanya ada sistem pendampingan seperti itu, nanti hak klolanya di investornya selama 35 tahun karena ada beberapa endemik perubahan. Kayak Misalnya perencanaan dulu nilai kontraknya namun nantinya setelah membangun punya hak untuk

ngelola 40th tapi dengan catatan a,b,c,d..... dan sekarang tambah lingkup karena ada perubahan apa gitu seperti APBD atau pembiayaan lebih.

Mas Heri : Nah kalau Untuk masalah pembebasan lahan sendiri yang melakukan dan berwenang adalah pemerintah daerah dan di kabupaten nganjuk sendiri untuk menangani pembebasan lahan pembangunan jalan tol wilangan – kertosono dibentuk panitia khusus yaitu P2T (Panitia Pembebasan Lahan)

Aries : Apa saja peranan dari PU Cipta Karya (Pelaksana pelaksana) dalam kaitannya dengan konstruksi pembangunan yang ada di kabupaten nganjuk ini ?

Mas Heri : Untuk peranan sendiri kita kan sebagai pihak pelaksana ya, jadi kita sebagai pihak yang mengontrol, mengawasi dan bertanggung jawab penuh dalam hal pembangunan, jadi kita sebagai pihak yang setiap saat selalu berkoordinasi dengan pihak provinsi ataupun pusat, kita selalu rutin melaporkan bagaimana progres dari pembangunan, apa saja problem yang terjadi seperti itu.

Aries : Dalam pemba Dalam kaitannya dengan pembangunan jalan tol kertosono – ngawi bagaimana relasi kekuasaan antar pemerintah pusat, pemerintah provinsi dan pemerintah daerah ?

Mas Heri : Untuk relasi sendiri kan pemerintah itu pasti mempunyai kewenangan dan perannya masing-masing ya seperti contoh dalam kaitannya

dengan pembangunan jalan tol ini, karena ini adalah program nasional pemerintah pusat ini mempunyai peran yaitu perencana atau yang merancang jalan tol ini, lalu pemerintah provinsi itu kalau tidak salah mempunyai peran dalam kaitannya dengan perijinan dan pemerintah daerah mempunyai peran membantu seperti pembebasan lahan dan penyelesaian konflik, jadi untuk mewujudkan pembangunan yang baik dan bisa mencapai tujuan kerjasama antar pihak ini sangat dibutuhkan, karena itu proses rapat selalu dilakukan secara rutin, dan yang saya ketahui dilakukan pertemuan tambahan kalau ada konflik atau problem seperti itu mas, karena itu konflik yang terjadi dalam pembangunan jalan tol ruas wilngan – kertosono ini selalu tertangani dengan baik dan saat ini semua konfliknya alhamdulillah sudah selesai.

Aries : Ohya mas kalau dalam proses rapat perencanaan atau pelaksanaan ada nggak sih pihak dari masyarakat yang dilibatkan ?

Mas Heri : Kalau melibatkan masyarakat nggak mas, kalau warga dilibatkan dalam proses ini dibicarakan selama 50 tahunpun nggak akan kelar mas. Pasti akan banyak pendapat dan nggak akan selesai-selesai, kecuali dalam kaitannya dengan konflik kan konflik itu ada kan bermula dari tuntutan masyarakat ya nah dalam proses penyelesaiannya pasti melibatkan mereka. Kalau kaitannya dalam proses perencanaan atau pelaksanaan sih nggak mas, soalnya pasti akan muncul berbagai pendapat dan nggak akan selesai-selesai. Sepengetahuan saya ya seperti itu mas.

Aries : Dari adanya proyek pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk konflik apa saja yang ditimbulkan ?

Mas Heri : Untuk konflik yang ditimbulkan selama ini sih yang utama berkaitan dengan pembebasan lahan, inti dari konflik itu ya mereka merasa harga ganti ruginya kurang, inilah, itulah banyak sekali alasannya. Padahal kita kan sudah berusaha memberikan harga ganti rugi sesuai dengan atauran atau harga pasar, dan akhirnya kalau kita terus menuruti tuntutan mereka ya nggak akan selesai dan nggak akan sesuai target, kita kan punya lembaga hukum jadi akhirnya semuanya ya kita tentukan disana, semuanya yang mengatur akhirnya sana, keputusan sudah keluar uang ganti rugi kita titipkan disana, terserah mereka mau mengambil atau tidak. Untuk masalah pembebasan lahan sih alhamdulillah sudah selesai

Mas Heri : Tapi ini kemarin yang agak sulit itu masalah tanah wakaf, mau gimanalagi ya namanya juga tempat ibadah tidak mungkin kita selesaikan seperti lahan pertanian yang kita selesaikan dipengadilan dan akhirnya ya kita melakukan musyawara dengan melibatkan BWI (Badan Wakaf Indonesia), masyarakat sekitarnya bersedia membebaskan lahan tersebut dengan ketentuan beberapa syarat, pada intinya kita harus mengganti tanah wakaf tersebut dan harus dibangun masjid pula diatasnya.

Aries : Dalam kaitannya dengan penentuan rute pembangunan jalan tol siapa saja aktor yang dilibatkan, lalu perhitungan apa saja yang ditentukan ?

Mas Heri : Kalau pembuatan atau penentuan rute jalan tol ini ya pusat yang membuat karena pembangunan jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk ini adalah bagian dari program nasional ya, nah setelah awal pelaksanaan program yaitu diadakan rapat baru trase ini di tujukan kepada pihak-pihak yang terkait seperti, pemerintah provinsi dan pemerintah daerah. Kalau perhitungan yang dilakukan ya sebisa mungkin jangan sampai melewati daerah permukiman warga atau daerah-daerah kramat mas, karena melewati permukiman itu susah sekali penanganannya karena kebanyakan kasus seperti itu banyak sekali protes yang terjadi dan kebanyakan juga tidak rela rumahnya untuk digusur, lalu untuk daerah-daerah kramat juga itu susah sekali seperti contoh seandainya rute jalan tol melewati makam sunan kalijaga ya tentunya pasti tidak akan bisa karena mereka secara adat dilindungi, mangkanya itu mungkin paling susah itu bikin jalan tol di daerah bali karena banyak sekali daerah-daerah yang dikeramatkan disana dipindahkan juga gak bisa di terjang juga nggak boleh, karena itu susah sekali dan untuk mengantisipasi hal tersebutlah akhirnya kita melakukan pemutaran rute. Untuk menghindari hal-hal tersebut akhirnya sebisa mungkin dalam penentuan trase kita selalu melewati daerah-daerah pertanian karena itu menurut kami daerah yang paling aman atau mudah untuk dilakukan pembebasan lahan,

memang terkadang dalam proses pembebasannya agak sulit karena adanya protes. Tapi itu menurut kami pilihan yang paling mudah daripada harus melewati daerah permukiman atau daerah kramat. Karena itu sebagian besar jalan tol yang ada di kabupaten nganjuk ini melewati daerah-daerah pertanian.

Aries : Dalam proses pembangunan jalan tol, Kertosono - Ngawi apakah ada proses perundingan atau negosiasi yang dilakukan oleh pemerintah provinsi, pemerintah daerah dan pusat ?

Mas Heri : Kalau menurut saya sih sejauh ini tidak ada ya proses-proses perundingan seperti itu, mungkin saat penyelesaian konflik itu baru diadakannya rapat untuk melakukan musyawarah mencari titik temu dari konflik yang terjadi.

Aries : Selanjutnya apa saja implikasi dari adanya pembangunan jalan tol di kabupaten nganjuk ini seperti dampak positif atau negatif dari adanya pembangunan jalan tol ?

Mas Heri : Kalau dampak positif ya seperti yang saya katakan di awal tadi diharapkan mampu memenuhi kapasitas jalan yang ada di kabupaten nganjuk ini, karena melihat selama ini pertumbuhan antara kendaraan dan kapasitas jalan tidak imbang, terus dengan adanya pembangunan jalan tol ini mampu meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang ada disini kan dengan adanya sarana akses yang bagus akan mampu

memanji para investor untuk berinvestasi, mungkin contohnya seperti itu

Mas Heri : Terus untuk dampak negatifnya sih tergantung kita mas melihatnya dari sudut pandang mana, contoh dari pertanian tentu saja akan berdampak terhadap pertanian karena di kabupaten nganjuk ini pembangunan jalan tol banyak sekali memakan lahan pertanian karena trasenya banyak yang melewati daerah tersebut dan memang di sasarkan disana alasannya ya seperti yang saya katakan di awal tadi, terus akalu kita melihatnya dari angkutan material yang melewati jalanan umum ya banyak sekali jalanan yang rusak karena kalau tidak lewat jalan umum lewat mana lagi seperti itu.

f) Masyarakat terdampak tol

PEMBEBASAN LAHAN PERTANIAN DESA BUNGUR

Aries : Dari adanya proyek pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, hal apa saja yang anda rasakan selama ini, seperti dampak positif atau negatif dari adanya proyek ?

Bpk Suwito : Kalau untuk dampak negatif banyak sekali mas, mulai dari kerusakan jalan, polusi udara, memutuskan saluran irigasi dan lain sebagainya. kalau untuk dampak yang saya rasakan secara langsung dan mengenai masyarakat luas ya kerusakan jalan dan polusi udara

itu mas, itu menurut saya meresahkan sekali karena mengganggu keamanan dan kenyamanan pengendara.

Bpk Suwito : Kalau dampak positif yang kita rasakan selama pembangunan tol ini gak ada mas, tapi harapan kami jika tol ini nanti sudah jadi ya dapat bermanfaat untuk kami mas, seperti mampu untuk mengurangi kepadatan lalu lintas, karena saya merasa jalan-jalan yang ada di kabupaten nganjuk ini semakin hari semakin padat sekali, apalagi jalan utama yang menuju ngawi, madiun dan seterusnya itu. Terus apalagi pada saat menjelang lebaran dan sesudah lebaran itu padat sekali dan bahkan bisa macet.

Aries : Sebelum adanya proyek tol atau adanya praktik pembebasan lahan, apakah sebelumnya ada sosialisasi yang dilakukan oleh pihak pemerintah atau kontraktor ?

Bpk Suwito : Kalau sosialisasi iya mas, jadi gini mereka, pihak pemerintah langsung datang ke rumah-rumah warga yang lahannya terkena pembebasan lahan tol, nah mereka tahu dari mana detailnya kok bisa tahu lahan-lahan siapa saja yang terkena dampak pembangunan itu, mungkin mereka sebelumnya sudah melakukan pendataan di kecamatan atau balai desa, saya juga tidak tahu. Saat datang ke rumah rumah warga tersebut awalnya mereka memberikan penjelasan bahwa lahan pertanian warga tersebut terkena dampak pembangunan dan pemerintah akan memberikan

ganti rugi berbentuk uang, untuk ganti rugi yang mereka berikan di desa bungur, sukomo ini sekitar 177rb an per meter, dan mereka pun memberikan penjelasan bahwa harga ganti rugi ini sudah cukup bagus dan diatas harga jual tanah pada umumnya, nah karena ini adalah satu-satunya mata penceharian saya, sayapun berfikir panjang akan hal tersebut dan saya pun meminta waktu. Beberapa hari kemudian saya mendengar kabar dari orang – orang bahwa harga ganti rugi yang diberikan di Desa sebelah itu jauh lebih mahal daripada di Desa Bungur ini mas sekitar 700rb per meternya, nah selanjutnya kami merasa harga kesepakatan belum ada pihak kontraktor sudah melakukan pemerataan lahan saja, akhirnya kami serta warga Desa bungur pun melakukan aksi protes dan pembeherentian pembangunan secara paksa, karena kami merasa blm ada kesepakatan harga tapi kontraktor sudah melakukan pemerataan saja.

Aries : Pertimbangan apakah yang anda lakukan sampai rela melepas lahan anda sebagai landasan pembangunan jalan tol Kertosono- Ngawi ?

Bpk Suwito : Kalu perhitungan ya gak ada mas, mau gak mau ya kami harus menerima uang gantirugi itu, gimana lagi semuanya sudah diputuskan dipengadilan, mau protespun juga bingung gimana caranya, orang kita cuman rakyat biasa. Ya yaudah kita terima saja uang tersebut daripada gk dapa apa2 kan.

Aries : Apakah ada pertemuan antara anda dengan pihak kontraktor dan pemerintah untuk membahas kesepakatan harga jual tanah?

Bpk Suwito : Memang sempat ada rapat masalah ini, tapi kita kurang tahu jelasnya mana yang pemerintah dan mana yang kontraktor. tapi jelasnya disitu ada perwakilan dari pemerintah, isi rapat tersebut ya pihak pemerintah tersebut tetap mempertahankan harga yang ditetapkan pada saat sosialisasi, dan kita juga tetap tidak sepakat dengan harga tersebut, Dan akhirnya ya rapat tersebut tidak ada hasilnya, Dan akhirnya dibawa ke pengadilan untuk penyelesaiannya.

Aries : Sejauh yang anda ketahui, apakah ada hambatan selama proses pembebasan lahan, terkait tanah warisan, tanah makam leluhur, dll?

Bpk Suwito : Yang saya ketahui permasalahan pembebasan lahan berkaitan dengan tanah warisan atau makam leluhur itu tidak ada mas, tapi yang saya dengar-dengar kemarin itu ada permasalahan berkaitan dengan tanah masjid dan tanah kas desa. Untuk detailnya mungkin anda tanyakan saja ke masyarakat daerah sana. Kalau tidak salah masalah tersebut ada di desa sambirejo dan desa kedung rejo kecamatan tanjunganom.

Aries : Selain uang ganti rugi, Apakah ada insentif khusus yang diberikan pemerintah untuk anda sebagai pemilik lahan ?

Bpk Suwito : Tidak ada mas, ya hanya uang ganti rugi itu saja dari pemerintah, tidak ada hal lain selain uang ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah kepada kami.

Aries : Setelah anda menjual tanah anda, apa yang anda akan lakukan kedepannya untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari?

Bpk Suwito : Kalau usaha saya setelah menjual lahan ini ya saya mencoba untuk mencari lahan lain mas, karena selama ini saya menghidupi keluarga saya dengan bercocok tanam. Lalu saya juga ada pikiran untuk membuat toko kecil-kecilan di depan rumah menggunakan sisa uang dari penjualan lahan itu. Tapi ya gitu sulit sekali mencari lahan lain di daerah sekitar sini.

PEMBEBASAN LAHAN WAKAF DESA SAMBIREJO

Aries : Dari adanya proyek pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, hal apa saja yang anda rasakan selama ini, seperti dampak positif atau negatif dari adanya proyek ?

Bpk Suwito : Kalau dampak dari adanya pembangunan tol yang kita rasakan selama ini ya kayak itu mas rusaknya jalan, itu sangat meresahkan sekali, kususny aderah2 yang dekat sekali dengan pembangunan, aspalnya sampai hancur dan jalan dipenuhi lumpur, terus debu2 itu parah sekali mas.

Bpk Sukirno : Untuk dampak positif dari adanya tol ini belum saya rasakan ya sampai saat ini, ya mungkin nantinya diharapkan mampu untuk mengurangi kemacetan dan kepadatan lalu lintas yang dirasakan selama ini, apalagi ini kan mau-mau lebaran saya juga mendengar rumor tol juga sudah mau di buka meskipun belum secara total. Tapi mungkin itu bisa membantu untuk mengurangi kemacetan yang terjadi.

Aries : Sebelum adanya proyek tol atau adanya praktik pembebasan lahan, apakah sebelumnya ada sosialisasi yang dilakukan oleh pihak pemerintah atau kontraktor ?

Bpk Sukirno : Untuk pembebasan lahan sendiri tentunya pasti ada sosialisasi karena ini berkaitan dengan kepemilikan seseorang, kalau di desa sambirejo ini sebenarnya tidak ada masalah mas warga-warga sekitar juga setuju kalau lahannya terkena pembebasan lahan karena mereka merasa harga ganti rugi yang ditawarkan cukup besar sehingga mereka bisa membeli lahan dan rumah kembali di tempat lain, tapi kemarin itu yang bermasalah adalah tanah wakaf yang di atasnya sudah berdiri masjid al-falah, itu banyak sekali yang tidak setuju mas karena mereka merasa masjid ini tidak pantas untuk dirobohkan karena ini adalah tempat suci yang dijadikan oleh umat islam untuk beribadah, sehingga banyak sekali yang menentangnya. Tapi pihak pemerintah terus berusaha untuk melakukan pembebasan lahan di tanah wakaf ini. Sehingga

beberapa kali rapat dan perundingan terus dilakukan dan sampai melibatkan BWI (Badan Wakaf Indonesia), akhirnya dalam proses rapat yang terakhir dilakukan menemui titik temu dan kesepakatan bahwa, lahan tersebut akan dibebaskan namun dengan sarat pihak pemerintah harus mencarikan lahan lain di sekitar desa sambirejo sebagai lahan pengganti dan pihak pemerintah juga diwajibkan untuk membangun masjid diatasnya sebagai pengganti masjid yang akan dirobohkan, selanjutnya pihak kontraktor dibolehkan melakukan konstruksi dan perobohan masjid jika masjid yang baru telah dibangun setidaknya sampai layak pakai.

Aries : Pertimbangan apa saja yang di lakukan sampai rela melepas lahan sebagai landasan pembangunan jalan tol ?

Bpk Sukirno : Kalau untuk yang di masyarakat dan berkaitan dengan kepemilikan lahan pribadi ya seperti yang saja jelaskan tadi mas, mereka berfikir bahwa harga ganti rugi yang ditawarkan cukup mahal yang nantinya dapat digunakan untuk membeli lahan dan rumah di tempat lain, dan uang dari sisa ganti rugi tersebut dapat mereka gunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari –hari.

Bpk Sukirno : Kalau pertimbangan berkaitan dengan lahan wakaf masjid tersebut ya, karena pemerintah mau bertanggung jawab untuk mengganti lahan wakaf dan membangun masjid sebagai ganti dari masjid yang akan diribohkan akhirnya kami setuju untuk

membebaskan lahan tersebut, dan kami juga berfikir tol ini kan nantinya untuk kepentingan masyarakat umum juga.

Aries : Dalam proses rapat tersebut pihak yang dilibatkan siapa saja ?

Bpk Sukirno : Kalau untuk pihak yang dilibatkan dalam proses rapat dan perundingan tersebut pastinya ya pihak-pihak yang berkaitan dengan pembangunan jalan tol ini mas, kayak pemerintah, kontraktor dan masyarakat.

PEMBEBASAN LAHAN KAS DESA KEDUNG REJO

Aries : Dari adanya proyek pembangunan jalan tol di Kabupaten Nganjuk, hal apa saja yang anda rasakan selama ini, seperti dampak positif atau negatif dari adanya proyek ?

Bpk agus : Kalau untuk dampak positif sampai saat ini belu ada yang bisa kami rasakan mas dari pembangunan jalan tol ini, tapi untuk dampak buruknya atau negatifnya banyak sekali dan yang paling dirasakan oleh masyarakat luas menurut saya itu kerusakan jalan, karena saya rasa cukup parah sekali kerusakan jalan yang diakibatkan oleh pembangunan jalan tol ini aspalnya sampai hacur apalagi jika turun hujan itu lumpurnya parah sekali dan bahkan sampai ada pengendara yang jatuh akibat hal tersebut.

Aries : Sebulum adanya proyek tol atau adanya praktik pembebasan lahan, apakah sebelumnya ada sosialisasi yang dilakukan oleh pihak pemerintah atau kontraktor ?

Bpk agus : Untuk sosialisasi tentu saja ada mas, apalagi jika melihat lahan yang terkena pembebasan di desa kedungrejo ini adalah lahan kas desa dimana diperuntukan untuk orang banyak atau kepentingan umum, namun untuk pembebasan lahan di kedungrejo ini mengalami banyak sekali penolakan dari masyarakat karena jika lahan ini nantinya di bebaskan masyarakat akan merasa dirugikan karena biasanya dalam pengelolaannya digilir dan diperlakukan sistem bagi hasil antara masyarakat dan desa. Namun dengan melihat hal tersebut pemerintah terus berusaha untuk melakukan pembebasan lahan tersebut sampai berkali – kali proses rapat dilakukan. Akhirnya dari proses rapat tersebut menemukan hasil dimana masyarakat rela untuk melepaskan lahan kas desa dengan sarat pihak pemerintah harus mencari lahan pengganti di sekitar desa kedungrejo.

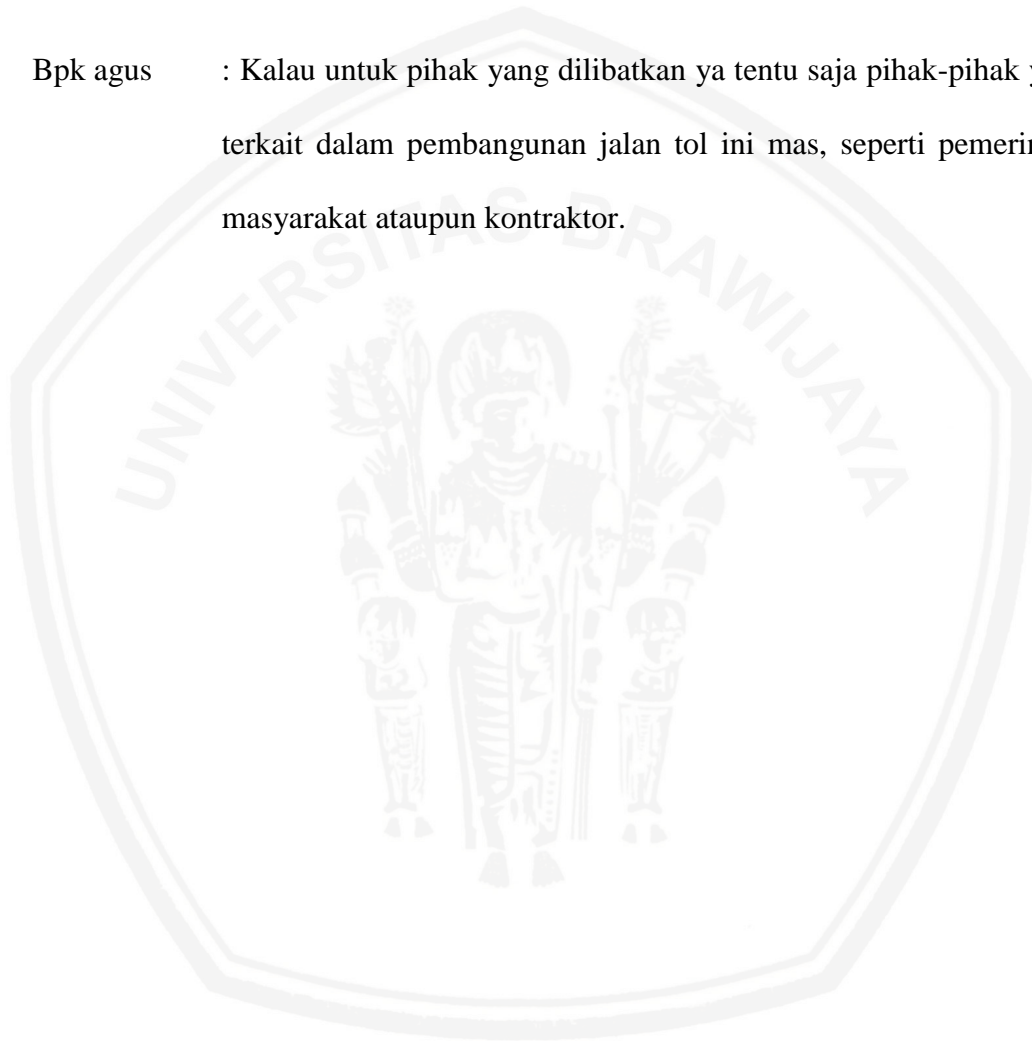
Aries : Pertimbangan apakah yang anda lakukan sampai rela melepas lahan anda sebagai landasan pembangunan jalan tol Kertosono- Ngawi ?

Bpk agus : Untuk pertimbangan yang kami lakukan dari pembebsan lahan kas desa ini dikarenakan pemerintah mau mencari lahan

pengganti di sekitar desa kedungrejo, selain itu pembangunan tol ini nantinya juga ditujukan untuk kepentingan umum dan pastinya juga akan membantu perkembangan daerah.

Aries : Dalam proses rapat tersebut pihak yang dilibatkan siapa saja ?

Bpk agus : Kalau untuk pihak yang dilibatkan ya tentu saja pihak-pihak yang terkait dalam pembangunan jalan tol ini mas, seperti pemerintah, masyarakat ataupun kontraktor.



➤ Lampiran Dokumentasi Penelitian



Dokumentasi peneliti dengan Pak Muji dan Pak baidowi



Dokumentasi peneliti dengan Mas Heri



Dokumentsi peneliti dengn Bu Sri



Dokuments peneliti dengan Pak Tr Santoso



Dokuments peneliti dengan Mbik Putri